

REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

DIARIO DE SESIONES DE LA CAMARA DE SENADORES

SEGUNDO PERIODO ORDINARIO DE LA XLIV LEGISLATURA

6ª SESION EXTRAORDINARIA

PRESIDEN LOS DOCTORES HUGO BATALLA E IGNACIO POSADAS MONTERO
(Presidente) (Segundo Vicepresidente)

ACTUAN EN SECRETARIA EL TITULAR LIC. JORGE MOREIRA PARSONS Y
LOS PROSECRETARIOS SEÑOR GABRIEL RODRIGUEZ GARCES Y SEÑORA QUENA CARAMBULA

SUMARIO

---

1) TEXTO DE LA CITACION

"Montevideo, 23 de abril de 1996.

La CAMARA DE SENADORES se reunirá en sesión extraordinaria, el próximo jueves 25, a la hora 16, a fin de informarse de los asuntos entrados y considerar el siguiente

ORDEN DEL DIA

1°) Exposición del señor Senador Carlos Garat sobre la relación conflictual que padece el sistema de transporte por camiones en todo el territorio nacional.

(Carp. N° 413/96 - Rep. N° 198/96)

2°) Mensajes del Poder Ejecutivo solicitando venia para exonerar de sus cargos a:

una funcionaria el Ministerio de Defensa Nacional (plazo constitucional vence 6 de mayo de 1996). (Carp. N° 386/96 - Rep. N° 195/96)

dos funcionarias del Ministerio de Educación y Cultura (plazo constitucional vence 14 de mayo de 1996) (Carp. N° 383/96 - Rep. N° 197/96)

Jorge Moreira Parsons, Mario Farachio. Secretarios."

2) ASISTENCIA

ASISTEN: los señores Senadores **Andújar, Arismendi, Astori, Batlle, Bergstein, Brezzo, Cid, Couriel, Chiesa, Dalmás, Fernández Faingold, Gandini, Garat, Heber, Hierro López, Irurtia, Korzeniak, Mallo, Millor, Pereyra, Ricaldoni, Sanabria, Santoro, Sarthou, Segovia y Storace.**

FALTAN: con licencia, el señor Senador **Pozzolo** y con aviso, los señores Senadores **Gargano, Michelini y Virgili.**

3) ASUNTOS ENTRADOS

SEÑOR PRESIDENTE. - Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 16 y 7 minutos)

-Dése cuenta de los asuntos entrados.

(Se da de los siguientes:)

"Montevideo, 25 de abril de 1996.

La Presidencia de la Asamblea General destina varios Mensajes del Poder Ejecutivo a los que acompañan los siguientes Proyectos de Ley:

por el que se designa con el nombre "Dr. Walter Hugo Reilly" la policlínica del pueblo Pirarajá, departamento de Lavalleja.

-A la Comisión de Salud Pública.

por el que se designa al Complejo Educativo Barrio Nuevo París-Jardín de Infantes, Escuela Primaria y Liceo N° 51 con el nombre Profesor "Alfredo Traversoni".

-A la Comisión de Educación y Cultura.

y por el que se autoriza la salida del país de los Barreminas ROU "Audaz" y ROU "Valiente" a efectos de realizar con la Armada de la República Federativa del Brasil, la Operación "Aguas Claras".

-A la Comisión de Defensa Nacional.

El Poder Ejecutivo remite Mensajes solicitando venia para:

conferir el ascenso, por el sistema de antigüedad al grado de Capitán de Navío de la Armada Nacional al señor Capitán de Fragata don Juan Carlos Benítez Baeza.

-A la Comisión de Defensa Nacional.

y destituir de su cargo a un funcionario del Ministerio de Economía y Finanzas.

-A la Comisión de Asuntos Administrativos.

La Suprema Corte de Justicia remite un Mensaje adjuntando la resolución adoptada por la que hace conocer la posición de esa corporación en relación al proyecto de modificaciones al Código de Proceso Penal.

-Oportunamente le fue entregado a la Comisión de Constitución y Legislación.

El Ministerio de Turismo remite la información solicitada por el señor Senador Luis Alberto Heber relacionada con la publicación del folleto "Uruguay país de reencuentro".

-Oportunamente le fue entregado al señor Senador Luis Alberto Heber.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas remite informe en respuesta a la exposición escrita formulada por los señores Senadores Luis Alberto Heber y Carlos Garat relacionada con un artículo periodístico publicado en una revista paraguaya en la que se comentan los sucesos acontecidos en el Buque de Bandera Nacional "Amanecer" afectado al transporte de carga por la Hidrovía Paraguay-Paraná.

-Oportunamente le fue entregado a los señores Senadores Luis Alberto Heber y Carlos Garat.

El Presidente de la Comisión de Salud del Parlamento Latinoamericano, remite Fax, con destino a la Comisión de Salud Pública, comunicando la realización de la Reunión del Grupo de trabajo sobre Legislación para la tercera edad que se efectuará en Aruba los días 3 al 6 de mayo.

-A la Comisión de Salud Pública.

El señor Senador Carlos Julio Pereyra presenta con exposición de motivos un Proyecto de Ley por el que se modifica la legislación vigente para combatir la usura.

-A la Comisión de Constitución y Legislación.

La Comisión de Constitución y Legislación eleva informado el Proyecto de Ley por el que se declara el 24 de junio de cada año "Día de Carlos Gardel".

La Comisión de Defensa Nacional eleva Proyectos de Resolución relacionados con las solicitudes de venia del Poder Ejecutivo para conferir los ascensos al grado de Capitán de Navío de la Armada a varios señores Capitanes de Fragata y al grado de Coronel de la Fuerza Aérea a varios señores Tenientes Coroneles.

La Comisión de Asuntos Internacionales eleva Proyecto de Resolución relacionado con la concurrencia a la Cuarta Reunión de la Comisión Interparlamentaria Latinoamericana de Derechos Humanos.

-Repártanse e inclúyanse en el orden del día de la próxima sesión ordinaria del Senado."

4) PROYECTO PRESENTADO

"PROYECTO DE LEY

Artículo 1º. - Sustitúyense los artículos 7º, 8º y 15 de la Ley Nº 14.095, del 17 de noviembre de 1972, modificados por el artículo 3º del Decreto-Ley Nº 14.887, de 27 de abril de 1979, por los siguientes:

ARTICULO 7º. (Usura). - El que por cualquier crédito cobrare, hiciere dar o prometer intereses, comisiones, gastos de administración, compensaciones por cualquier concepto, u otros cargos, que singular o conjuntamente, superarán en más de un 50% (cincuenta por ciento) las tasas medias de intereses del mercado de operaciones corrientes de crédito bancario del trimestre anterior, será castigado con seis meses de prisión a cuatro años de penitenciaria.

La misma pena se aplicará:

1º) Al que procurare, adquiriere, transfiriere o consiguiere para otro un crédito, cobrando o haciendo prometer, para sí o para otro, una comisión usuraria por su mediación.

2º) Al que adquiriere, transfiriere o hiciere valer un crédito usurario.

ARTICULO 8º. (Circunstancias agravantes). - Serán circunstancias agravantes de los delitos previstos en el artículo precedente:

A) La actividad profesional o habitual del autor como prestamista, comisionista o vendedor a crédito.

B) La simulación por cualquier medio de las cantidades prestadas o a devolver, o la simulación del negocio bajo una forma jurídica diversa.

C) El aprovechamiento de la necesidad, estado de apremio económico, ligereza o inexperiencia del obligado.

D) La aceptación o exigencia de recaudos o garantías desproporcionadas o de carácter extorsivo, o desnaturalizadas en su función jurídica.

ARTICULO 15. - Las resoluciones del Banco Central del Uruguay por las que se fijaren tasas máximas de interés, compensaciones, gastos de administración, comisiones y otros cargos serán publicados en el Diario Oficial y en no menos de dos diarios de la capital.

Igual publicidad tendrán las resoluciones del Banco Central del Uruguay u otra autoridad competente, relacionadas con la negociación o versión de divisas.

Las demás resoluciones relacionadas con la política monetaria y el comercio exterior serán publicadas en el Diario Oficial. Asimismo, el Banco Central del Uruguay publicará mensualmente en el Diario Oficial y en no menos de dos diarios de la capital, las tasas medias de intereses del mercado de operaciones corrientes de crédito bancario, discriminadas en razón del tipo de moneda y de la existencia o no de cláusulas de reajuste.

Art. 2º. - Sin perjuicio de los cometidos atribuidos por la Ley Nº 16.696, el Banco Central del Uruguay reglamentará -dentro de los 90 días de la promulgación de esta Ley- y controlará la actividad de las empresas que, por cualquier motivo, realicen operaciones de concesión o cobro de créditos.

En el caso en que se tuviera conocimiento de la existencia del delito de usura, el Banco Central del Uruguay deberá, inmediatamente, hacer efectiva la correspondiente denuncia penal.

Art. 3º. - Comuníquese, etc.

Carlos Julio Pereyra. Senador.

EXPOSICION DE MOTIVOS

La innegable repercusión social que tiene la usura, puesto que contribuye a disminuir el poder adquisitivo de las familias al provocar encarecimientos innecesarios, obliga a realizar reformas legislativas que hagan posible combatir este mal.

Además, la situación de inquietud existente en nuestra sociedad debido a denuncias públicas en cuanto a que, diferentes empresas que otorgan crédito, cobran intereses y otras prestaciones abusivas, y el mandato constitucional que obliga a combatir la usura, nos lleva a presentar este Proyecto de Ley que tiene por

finalidad hacer más severa la configuración de este delito, hoy prácticamente no castigado, en razón de la liberalidad de las disposiciones vigentes.

Igualmente, la necesidad de la reglamentación y el contralor por parte de alguna autoridad pública, de la actividad de quienes otorgan o cobran créditos.

Dudas existentes respecto a la competencia del Banco Central del Uruguay para realizar esas tareas, debido a una redacción poco clara de algunas disposiciones de su ley orgánica, hacen necesario precisarlas, para que el referido Banco pueda ejercerlas sin inconvenientes. Ello es lo que se trata de lograr por intermedio de lo establecido en el artículo 2° de este Proyecto que se pone a consideración del Poder Legislativo.

I

La Constitución de 1934, en su artículo 51 inc. 1, estableció:

"Prohíbese la usura. Es de orden público la Ley que señale límite máximo al interés de los préstamos. Esta determinará la pena a aplicarse a los contraventores."

Igual texto se mantuvo en los artículos 51 y 52 de las Constituciones de 1942 y 1952, respectivamente y es idéntico al del inciso 1° del artículo 52 de la Constitución actual.

No obstante, durante todos esos años el Estado uruguayo no ha demostrado mucho interés en combatir la usura, a pesar de los perjuicios que ella ocasiona a la economía del país y a la sociedad toda.

Sin embargo, en la llamada "Ley de Ilícitos Económicos" N° 14.095, de 14 de noviembre de 1972, en una época muy especial del país, se trató de dar cumplimiento a la disposición constitucional, tipificándose el delito de usura en el artículo 7°.

Debe tenerse presente que no haremos referencia a disposiciones anteriores que carecen hoy de sentido y se limitaban a configurar en forma muy rebuscada y liberal el delito de usura.

El referido artículo 7° dice: "(Usura) El que se hiciera dar o prometer por la prestación de dinero, intereses o compensaciones en dinero por cualquier concepto que superen las tasas fijadas como máximas por el Banco Central del Uruguay, será castigado con seis meses de prisión a cuatro años de penitenciaria.

Con la misma pena será castigado el que cobrara gastos de administración o comisiones mayores a las fijadas por el Banco Central del Uruguay.

Cuando la contraprestación estuviere constituida, en todo o en parte por servicios o especies que, avaluados de acuerdo con las normas de derecho común, impliquen que aquellos son convertibles en un valor monetario que exceda de las tasas de interés a que se refiere el inciso 1° o los gastos y comisiones previstos en el inciso 2° de éste artículo, la pena será aumentada de un tercio a la mitad."

Al mismo tiempo se ordenó al Banco Central del Uruguay, fijar las tasas máximas de los intereses, en el artículo 14 que dice: "el Banco Central fijará periódicamente las tasas máximas de intereses que podrán percibir las personas físicas o jurídicas, privadas o públicas, pudiendo establecer diversidad de tasas, únicamente en función del destino de los préstamos y de la oportunidad del pago anticipado o no de los intereses.

Asimismo, y con respecto a las instituciones de crédito, el Banco fijará, en las mismas oportunidades, los máximos a percibir por concepto de compensaciones, gastos de administración y comisiones.

En ningún caso los valores fijados tendrán efecto retroactivo".

Puede apreciarse que el artículo 7°, que tipifica el delito de usura, emplea una terminología más amplia -**"prestación de dinero"**- que la Constitución, la cual refiere al "límite máximo al interés de los préstamos".

Al legislarse sobre los agravantes de este delito, en el artículo 8° literal A, se utilizan las palabras "cantidades prestadas" y en el artículo 14, al establecer la obligación del Banco Central de fijar las tasas máximas de los intereses, se hace referencia al "destino de los préstamos".

De todo esto se desprende una cierta limitación del concepto de usura, al no referirse a los intereses, comisiones, compensaciones, etc. que se cobren por cualquier tipo de crédito y no sólo de préstamo.

II

Durante el gobierno de facto, se aprobó el Decreto-Ley N° 14.887, de 27 de abril de 1979, por el cual se liberalizaba al máximo el cobro de intereses, comisiones u otras compensaciones, de tal modo que la disposición constitucional queda casi sin contenido en la legislación.

Se podría pensar que se trata de un Decreto-Ley dictado solamente para aparentar cumplir con la norma constitucional.

III

La evolución de las doctrinas económicas ha llevado a que se considere inconveniente la fijación de tasas máximas de interés por parte de las autoridades

estatales, entendiéndose más apropiado que ellas queden fijadas por el juego de la oferta y la demanda.

Ello es recogido por el primer artículo del Decreto-Ley N° 14.887, en tanto ya, el Banco Central del Uruguay, no tendrá la obligación de fijar tasas máximas, sino que podrá o no hacerlo.

Dentro de sus facultades, el Banco Central podrá establecer que las tasas "serán las que resulten del libre juego de la oferta y la demanda". Es lo que ha hecho y recoge la normativa en vigencia.

IV

En cuanto al delito de usura, se lo desdibujó totalmente, tipificándolo de una manera que hace muy difícil su castigo por los jueces.

El Art. 3° del referido Decreto Ley establece: "Sustitúyense los artículos 7°, 8° y 15 de la Ley N° 14.095, de 17 de noviembre de 1972, por los siguientes:

"ARTICULO 7° (Usura). - El que aprovechando la necesidad, la ligereza o la inexperiencia de una persona, le hiciere dar o prometer, para sí o para otros, intereses, compensaciones, comisiones u otros cargos usurarios por un préstamo de dinero, será castigado con seis meses de prisión a cuatro años de penitenciaría.

La misma pena se aplicará:

1°) Al que procurare, adquiriere, transfiriere o consiguiere para otro un préstamo de dinero, cobrando o haciéndose prometer para sí o para otro, una comisión usuraria por su mediación.

2°) Al que adquiriere, transfiriere o hiciere valer un crédito usurario.

Los intereses, compensaciones, comisiones, y otros cargos se considerarán usurarios cuando, singular o conjuntamente, superaren en más de un 50% (cincuenta por ciento) las tasas medias del mercado de operaciones corrientes de crédito bancario del trimestre anterior, realizadas en similares condiciones y riesgos del préstamo que se tratare".

"ARTICULO 8°. (Circunstancias agravantes). - Serán circunstancias agravantes de los delitos previstos en el artículo precedente:

A) La actividad profesional o habitual del autor como prestamista o comisionista.

B) La simulación del préstamo bajo una forma jurídica diversa, o de las cantidades prestadas o a devolver.

C) La aceptación o exigencia de recaudos o garantías de carácter extorsivo".

"ARTICULO 15. - Las resoluciones del Banco Central del Uruguay por las que se fijaren las tasas máximas de intereses, compensaciones, gastos de administración, comisiones y otros gastos, serán publicadas en el Diario Oficial y en no menos de dos diarios de la capital.

Igual publicidad tendrán las resoluciones del Banco Central del Uruguay u otra autoridad competente, relacionadas con la negociación o versión de divisas.

Las demás resoluciones relacionadas con la política monetaria y el comercio exterior serán publicadas en el Diario Oficial.

Asimismo, y a los solos efectos informativos, el Banco Central del Uruguay publicará trimestralmente en el Diario Oficial y en no menos de dos diarios de la capital, las tasas medias del trimestre anterior, del mercado de operaciones corrientes de crédito bancario, discriminadas en razón del tipo de moneda y de la existencia o no de cláusulas de reajuste."

V

Respecto a estos tres artículos es que se centra la reforma que proponemos.

La redacción nueva del artículo 7°, establecida por el Decreto-Ley N° 14.887, exige para que se configure la usura:

1) Que se trate de un "préstamo de dinero".

Proponemos la referencia a "cualquier crédito", sea préstamo o no, de dinero o no, (incluye especies o servicios) para castigar la usura que se realiza mediante esas actividades crediticias, sin limitarlas al préstamo de dinero.

Ello está de acuerdo con el Art. 52 de la Constitución que prohibe, genéricamente, la usura (sin definirla ni limitarla), entendiendo que esta aplicación del concepto es más acorde con lo determinado por el referido artículo.

Lo que sí ordena el artículo constitucional es señalar el "límite máximo al interés de los préstamos", al especificar que es de orden público la Ley que lo señale. Para dar cumplimiento a ello y para estar de acuerdo con el concepto amplio de usura -("prohíbese la usura" dice el texto constitucional)- se extiende ese límite a cualquier tipo de crédito, incluyendo al préstamo.

2) Que se aprovechara "la necesidad, la ligereza o la inexperiencia de una persona", lo que deja afuera muchas circunstancias que en nuestro concepto configuraran usura y en la cuales no se da ese aprovechamiento.

En el mismo sentido de ampliar la figura delictiva, se ha eliminado esa referencia limitativa de la configuración del delito, pasando a ser el referido aprovechamiento una circunstancia agravante del mismo (Art. 8°), tal como estaba en la Ley N° 14.095.

3) Que "le hiciera dar o prometer, para sí o para otros, intereses, compensaciones, comisiones y otros cargos usurarios".

Con la misma finalidad de ampliar la figura delictiva, en este Proyecto, además de "hacer dar o prometer", incorporamos también a quien "cobrare" intereses, etc.

Además, eliminamos la referencia "para sí o para otros", entendiendo que cobrar, hacer dar o prometer, abarca todas las posibilidades, sea para sí o para terceros.

4) La Ley actual determina otras circunstancias en que se aplicará la misma pena, en los numerales 1°) y 2°) del referido artículo 7°.

Proponemos para armonizar estos numerales con la figura delictiva principal sustituir "un préstamo de dinero" por "un crédito", manteniendo la finalidad de ampliar la tipificación del delito de usura.

VI

A esta altura de la exposición correspondería dejar claro que la expresión "El que", con que se inicia la tipificación del delito, es de tal amplitud que permite considerar que el delito puede ser cometido por cualquier persona, sea física o jurídica, privada o pública. En caso de tratarse de personas jurídicas, será de aplicación el artículo 12 de la Ley N° 14.095, que determina la aplicación de las penas a los Directores, Síndicos o Administradores de las mismas.

VII

El iniciso final del artículo 7° del Decreto-Ley N° 14.887, norma vigente en la actualidad, determina cuándo los intereses, las compensaciones, las comisiones y otros cargos, se considerarán usurarios.

En nuestra propuesta, al definir el delito, incorporamos éstos conceptos al núcleo del mismo, lo que parece más técnico que decir que se castigará a el que cobrare, hiciere dar o prometer "intereses compensaciones, comisiones u otros cargos", que no son definidos en esa oportunidad y sí en otro inciso aparte.

Se eliminan las expresiones "realizadas en similares condiciones y riesgos del préstamo que se tratare".

Ello, primero porque se refiere al préstamo únicamente, y, segundo, porque la indeterminación de las condiciones y riesgos, es siempre una válvula de escape para los usureros.

Por otra parte, el Banco Central al publicar las tasas medias de interés, puede hacerlo con referencia a las condiciones y riesgos determinados que considere necesario.

VIII

En cuanto a los agravantes, existen diferencias de redacción entre la legislación vigente -Decreto-Ley N° 14.887- y la de la anterior Ley N° 14.095.

Se ha redactado un nuevo artículo 8° que recoge todos los agravantes de las dos normas, los unifica armónicamente y generaliza con respecto a todo tipo de crédito, sin referirse exclusivamente al préstamo, lo que está de acuerdo con el nuevo espíritu de la legislación que se propone.

IX

Igualmente, con referencia al artículo 15, se propone la reforma del inciso final, con el objeto de darle más agilidad. En la redacción actual, el Banco Central publica las tasas medias del trimestre anterior y pasa sin publicarlas otros tres meses (deberá publicarlas trimestralmente) lo que hace difícil tipificar el delito de los dos meses subsiguientes.

Para salvar ese inconveniente y hacer móvil el trimestre, se determina que la publicación será mensual referida al trimestre anterior.

X

Es de hacer notar, que la referencia a las tasas medias del trimestre anterior es de aplicación, tanto a las que fije el Banco Central, si opta por esta posibilidad, o las que resultan del libre juego de la oferta y la demanda, si se sigue aplicando la política actual.

XI

Finalmente y con referencia a las modificaciones que se proponen, corresponde señalar que quedan en vigencia las demás disposiciones de la Ley N° 14.095, con la excepción del Art. 14 derogado por el Art. 4° del Decreto-Ley N° 14.887 y reemplazado por el

Art. 1° del mismo, los artículos 2° y 4° del referido Decreto Ley y el Decreto-Ley N° 15.226.

Carlos Julio Pereyra. Senador"

5) PEDIDO DE INFORMES

SEÑOR PRESIDENTE. - Dése cuenta de un pedido de informes.

(Se da del siguiente:)

"De conformidad con lo establecido en el artículo 118 de la Constitución de la República, el señor Senador Walter Santoro solicita se curse un pedido de informes al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, con destino a la Administración de Ferrocarriles del Estado, relacionado con la situación general del organismo."

(Texto del pedido de informes:)

"Montevideo, abril 25 de 1996.

Señor Presidente del Senado
Dr. Hugo Batalla
Presente.

Señor Presidente:

De acuerdo a lo que establece el Art. 118 de la Constitución, solicito que por intermedio del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, se curse a la Administración de Ferrocarriles del Estado, el siguiente pedido de informes:

1°) Estado físico de la red ferroviaria del país, con indicación de la capacidad de utilización de la misma, en sus distintos tramos en relación a volumen de carga por eje y velocidades que para el transporte admiten.

2°) Estado y número de unidades del parque de tracción (locomotoras) con indicación de su estado y capacidad de funcionamiento por tipo y en relación a su óptima utilización.

3°) Estado y número de los vagones de carga en sus distintos tipos y funciones, con precisión de su capacidad de utilización relacionándolas con el número existente al año 1988.

4°) Indicación del número de vagones de carga en talleres, con precisión de sus desperfectos, así como tiempo y posibilidades de recuperación.

5°) Estado y situación de los locales, talleres y estaciones ferroviarias en todo el país con indicación de su destino actual y su destino futuro.

6°) Estimación del valor patrimonial, en relación a los valores de los inmuebles en las distintas zonas y a los aforos catastrales respectivos, de todas las propiedades de AFE.

7°) Estado y posibilidades de uso en relación a un normal promedio de seguridad, de la red eléctrica y de comunicaciones de AFE.

8°) Volumen de cargas transportadas por AFE., destino y tipo, durante el período comprendido entre Abril de 1993 a Abril de 1996.

9°) Rendimiento en valores constantes de la explotación del servicio de cargas en el período indicado, con informe del saldo neto, entre inversiones, costos y resultados.

10) Rendimiento, en valores similares a los indicados en el apartado anterior del servicio de transporte de pasajeros, en el mismo período.

11) Monto del actual presupuesto de AFE, con indicación de los rubros, recursos, subsidios y transferencias del Estado, así como deudas, pérdidas y ganancias.

12) Informe sobre el número distribución, serie y cargas de los actuales funcionarios de AFE, con precisión de su costo financiero.

13) Planes del actual Directorio para el desarrollo del organismo, con indicación de los objetivos en materia comercial, tanto en cargas como en el transporte de pasajeros.

14) Información, y si correspondiera, copia del texto del proceso y relacionamiento contractual de AFE con la consultora AFISE, así como la aplicación que tuvieron los anteriores informes de las consultoras contratadas por AFE.

15) Informe técnico-jurídico sobre la forma y manera de compatibilizar la actual estructura de AFE -Art. 185 y siguientes de la Constitución- de servicios ferroviarios con inversiones privadas.

Saludo al Señor Presidente muy atentamente.

Walter R. Santoro. Senador"

SEÑOR PRESIDENTE. - Oportunamente fue tramitado.

Dése cuenta de otro pedido de informes.

(Se da del siguiente:)

"De conformidad con lo establecido en el artículo 118 de la Constitución de la República, el señor Sena-

dor Luis Alberto Heber solicita se curse un pedido de informes al Ministerio de Educación y Cultura, relacionado con la posible reestructura del Programa INFED 2000."

(Texto del pedido de informes:)

"Montevideo, 23 de abril de 1996.

Señor Presidente de la
Cámara de Senadores
Dr. Hugo Batalla

En ejercicio de la facultad conferida por el artículo 118 de la Constitución de la República, solicito a usted se sirva cursar el siguiente pedido de informes al Sr. Ministro de Educación y Cultura.

Ante manifestaciones públicas de disconformidad del señor Presidente del Consejo Directivo Central de la Administración Nacional de Educación Pública, con el Programa INFED 2000 creado por la anterior Administración, respecto de su costo, distracción de docentes, así como sus expresiones relativas a su voluntad de reestructurar dicho Programa en lo referente a equipamiento, software y horas docentes, resulta necesario se informe acerca de:

1) Cantidad de docentes (y de horas) que se desempeñaban en el referido Programa durante la anterior administración, con especificación de las horas laboradas.

2) Cantidad actual de docentes que se desempeñan en el Programa mencionado con especificación de las horas laboradas.

3) Nómina de los docentes que hayan percibido haberes por 100 horas semanales de labor.

4) Si ha sido revocado el acto administrativo por el que se permitía a los docentes de informática reservar sus cargos en los Consejos Desconcentrados.

5) Montos de la remuneración que perciben actualmente los docentes afectados al Programa de informática.

6) Si ha procedido a reestructurar el Programa INFED 2000, indicando en caso afirmativo su organización actual, cantidad de docentes y adjuntando copias de los actos administrativos que dispusieron la reestructura.

Luis A. Heber. Senador"

SEÑOR PRESIDENTE. - Oportunamente fue tramitado.

6) EXPOSICION ESCRITA

SEÑOR PRESIDENTE. - Dése cuenta de una exposición escrita.

(Se da de la siguiente:)

"La señora Senadora Marina Arismendi, de conformidad con lo establecido en el artículo 171 del Reglamento, solicita se curse una exposición escrita al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente con destino al Banco Hipotecario del Uruguay, relacionada con la construcción de núcleos habitacionales en el departamento de Treinta y Tres."

-Se va a votar si se cursa la exposición escrita.

(Se vota:)

-20 en 20. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

(Texto de la exposición escrita:)

"Montevideo, 18 de abril de 1996.

Señor Presidente de la
Cámara de Senadores
Dr. Hugo Batalla
Presente.

De mi consideración:

En uso de las facultades que me confiere el Art. 171 del Reglamento de la Cámara de Senadores, presento la siguiente exposición escrita:

Con fecha 7 de Noviembre de 1995 solicité un pedido de informes al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente y por su intermedio al Banco Hipotecario del Uruguay sobre la construcción de núcleos habitacionales en el Departamento de Treinta y Tres, identificados como DC, categoría MEVIR I, en convenio entre la Intendencia Municipal y el BHU.

Hace más de cinco meses y no he tenido respuesta del mismo. En mis constantes traslados al interior del país y en particular al departamento de Treinta y Tres encuentro en este tema una creciente angustia y preocupación de los vecinos de los complejos habitacionales referidos. Según consta en las informaciones recibidas y en la confirmación in situ, las viviendas correspondientes al complejo DC 18 se encuentran habitadas, no ocurriendo lo mismo con el DC 27 (Ciudad de Treinta y Tres), ni con las del DC 22, localidad de Villa Sara. En el caso del complejo habitacional DC

27 pudimos constatar el avanzado deterioro de las mismas, su desmantelamiento, con las pérdidas económicas que esto conlleva, además del contrasentido que significa la carencia de viviendas por un lado y la existencia de construcciones terminadas y deshabitadas por otro. Por las denuncias recibidas de los vecinos del complejo DC 18, y las constataciones que personalmente realicé en el interior de las viviendas, que se encuentran en verdadero estado de deterioro, presentando fisuras por falta de trabas de hierro, deficiencias en la construcción y baja calidad de los materiales utilizados.

Los vecinos de estos complejos habitacionales, que no se resignan, que luchan y no se explican la realidad que tienen delante, se formulan muchas preguntas.

Quieren saber: ¿en cuánto se estima la vida útil de las viviendas, ya que el contrato firmado por los vecinos abarca un compromiso de pago de 30 años, pese a que los diferentes técnicos consideran que las viviendas no resisten más allá de diez años? ¿Cómo se explica el monto de la cuota a pagar, más allá del proceso licitatorio utilizado para su adjudicación, en tanto la calidad de las viviendas y los materiales empleados parecerían corresponder a núcleos habitacionales de una categoría inferior? Se preguntan también; ¿a quién pertenecen, al día de hoy el predio en que se han construido las viviendas, y si existe documentación probatoria que demuestre la calidad de propietarios? ¿Quiénes fueron los arquitectos que inspeccionaron por parte de BHU el cumplimiento de los compromisos asumidos por la empresa constructora?; ¿a quién corresponde, de acuerdo a los planos aprobados en su momento y a los convenios efectuados, las obras de saneamiento del conjunto habitacional?; ¿cuáles son los proyectos con respecto a la adjudicación de las viviendas deshabitadas de los DC 22 y DC 27?

La última propuesta recibida por parte de las autoridades no contempla en mi opinión, ninguna de las aspiraciones y derechos de los habitantes del DC 18 de Treinta y Tres: U$S 1.300 para reparar deficiencias estructurales de las unidades. Parece que con esa pequeña suma se pretende cerrar una confusa y lamentable situación y acallar un justo reclamo por techo digno.

Los vecinos han publicado una carta abierta a la población de Treinta y Tres, en una parte manifiestan: ..."que si fueron corruptos los que hicieron y permitieron las omisiones y vicios en la construcción de las viviendas del DC 18, DC 22 y DC 27 (208 viviendas en total), lo serán ahora también las autoridades que no busquen la solución a un problema que no fue creado por los habitantes del DC 18".

Marina Arismendi. Senadora"

7) DECLARACION JURADA DE RELACION DE BIENES E INGRESOS PRESENTADA POR EL SEÑOR PRESIDENTE DEL SENADO, DOCTOR HUGO BATALLA

"El señor Presidente del Senado, Doctor Hugo Batalla, remite nota adjuntando la Declaración Jurada de relación de bienes e ingresos modificativa de la que presentara el 22 de marzo de 1995."

SEÑOR PRESIDENTE. - Léase.

(Se lee:)

"Cúmpleme presentar en calidad de Declaración Jurada y abierta la siguiente relación de bienes e ingresos modificativa de la que presentara el 22 de marzo de 1995 que obra en la versión taquigráfica de la sesión de la Asamblea General de esa fecha.

1) No hay alteración alguna en cuanto a los bienes inmuebles de mi propiedad. Sino simplemente en cuanto a que la casa habitación de la familia no está en la calle Conciliación 4059 sino en una finca arrendada de la calle Gregorio Suárez 2768 bis.

2) En cuanto a los bienes muebles el automóvil Fiat Uno CS modelo 1994 ha dejado de ser de mi propiedad y en su lugar poseo un Fiat Uno Modelo Fire año 1995.

3) Tampoco hay modificación en cuanto a mis ingresos.

4) En cuanto refiere a deudas, se mantiene un préstamo bancario en el Banco de la República Oriental del Uruguay por la suma de $ 2.923 (pesos uruguayos) hasta setiembre de 1997, sobre el sueldo que amortizo mensualmente. Asimismo adeudo aproximadamente 30 cuotas de 300 dólares mensuales cada una, que integran el pago del auto Fiat referido más arriba.

5) Deudas Partidarias:

a) soy firmante de un vale por U$S 32.000 por concepto de impresión de listas de la última Elección Nacional.

b) soy deudor del Banco de la República Oriental del Uruguay por la suma de $ 198.000 (pesos uruguayos) aproximadamente, saldo que ha quedado pendiente del adelanto otorgado en función de las normas legales que se aplicaron en la última Elección para los Partidos Políticos.

Las deudas mencionadas en los numerales a y b, son naturalmente deudas políticas y es dinero que no

ha ingresado a mi patrimonio pero cuya responsabilidad debo asumir.

Montevideo, 27 de marzo de 1996.

Hugo Batalla. Presidente."

8) SOLICITUDES DE LICENCIA

SEÑOR PRESIDENTE. - Dése cuenta de una solicitud de licencia.

(Se da de la siguiente:)

"El señor Senador Gargano solicita licencia por el período comprendido entre el 26 de abril y el 15 de mayo inclusive."

-Léase.

(Se lee:)

"Montevideo, 22 de abril de 1996.

Sr. Presidente de la
Cámara de Senadores
Dr. Hugo Batalla
Presente.

De mi mayor consideración:

Con motivo de integrar la Delegación de Parlamentarios Uruguayos que participará en la "Gira de información para miembros del Poder Legislativo", programada por OMPI, que se desarrollará en Madrid, París y Ginebra, solicito por la presente, al Senado de la República, me otorgue licencia extraordinaria.

El período mencionado está comprendido entre el 26 de abril y el 15 de mayo inclusive.

Sin otro particular, saludo a Ud. atentamente.

Reinaldo Gargano. Senador."

SEÑOR PRESIDENTE. - Se va a votar si se concede la licencia solicitada.

(Se vota:)

-21 en 21. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Correspondería la convocatoria del suplente respectivo a partir del día de mañana, pero todavía no se ha determinado quién habrá de sustituir al señor Senador Gargano.

Dése cuenta de otra solicitud de licencia.

(Se da de la siguiente:)

"El señor Senador Pozzolo solicita licencia por el período comprendido entre el 25 de abril y el 8 de mayo inclusive."

-Léase.

(Se lee:)

"Montevideo, 24 de abril de 1996.

Señor Presidente de la
Cámara de Senadores
Dr. Hugo Batalla
Presente.

Señor Presidente:

Habiendo sido invitado por OMPI (Organización Mundial de la Propiedad Intelectual) a participar de una gira de información que comprende Madrid, París y Ginebra (adjunto fotocopia de la invitación y el programa) vengo a solicitar licencia por el período 25 de abril - 8 de mayo, inclusive.

Saludo a Ud. muy atte.

Luis Pozzolo. Senador."

SEÑOR PRESIDENTE. - Se va a votar si se concede la licencia solicitada.

(Se vota:)

-21 en 21. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Por consiguiente, se convoca como suplente al señor Senador Nahum Bergstein, quien ya ha prestado el juramento de estilo, por lo que se le invita a pasar a Sala.

(Ingresa a Sala el señor Senador Bergstein)

9) SOLICITUD DE VENIA DEL PODER EJECUTIVO PARA EXONERAR DE SU CARGO A VARIOS FUNCIONARIOS PUBLICOS Y PARA CONFERIR ASCENSO AL GRADO DE CAPITAN DE NAVIO DE LA ARMADA A VARIOS CAPITANES DE FRAGATA Y AL GRADO DE CORONEL DE LA FUERZA AEREA A VARIOS TENIENTES CORONELES

SEÑOR BATLLE. - Pido la palabra para una cuestión de orden.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR BATLLE. - Simplemente, para plantear una consulta. No sé si los Mensajes del Poder Ejecutivo solicitando venia para exonerar de sus cargos a tres funcionarios tienen algún plazo constitucional o si, en todo caso, lo podríamos

suspender. Digo esto porque de pronto la sesión se extiende y quizás los miembros de la Comisión Administrativa prefieran tratar en primer lugar ese punto en sesión secreta o, de lo contrario, continuar con el orden del día tal como estaba previsto.

SEÑOR PRESIDENTE. - ¿El señor Senador se refiere concretamente a los Mensajes del Poder Ejecutivo llegados hoy?

SEÑOR BATLLE. - Me refiero al asunto que figura en segundo término del orden del día de esta sesión sobre solicitud de venias para exonerar de su cargo a una funcionaria del Ministerio de Defensa Nacional y a dos funcionarias del Ministerio de Educación y Cultura. He planteado esta consulta porque quizás las fechas de vencimiento estén próximas.

SEÑOR POSADAS MONTERO. - Pido la palabra para una cuestión de orden.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR POSADAS MONTERO. - Efectivamente, tal como ocurre en otros casos, estas solicitudes de venia tienen plazo y resulta particularmente importante tratar la primera de ellas -que ya había sido analizada en la sesión anterior- porque su plazo constitucional vence el 6 de mayo. Por lo tanto, ésta sería la última instancia hábil para tratarlo.

SEÑOR PRESIDENTE. - Obviamente que es el Senado quien decide las modificaciones sobre el orden del día. De todos modos, si el señor Senador Garat no tiene inconveniente podríamos pasar a sesión secreta a efectos de aprobar las solicitudes de venia enviadas por el Poder Ejecutivo y que están en el orden del día, así como aquellas cuyo vencimiento constitucional estuviera cercano y en cuyo caso tendríamos que declarar como urgente su consideración, antes de pasar a sesión secreta.

SEÑOR MALLO. - Pido la palabra para una cuestión de orden.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR MALLO. - Simplemente, para solicitar que se declare urgente y se considere en esta sesión secreta la Carpeta Nº 392/96 que también refiere a una venia de destitución.

SEÑOR PRESIDENTE. - Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la solicitud del señor Senador Mallo en el sentido de que se agregue una tercera Carpeta a los asuntos que deben ser considerados en la sesión secreta.

(Se vota:)

-22 en 22. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

SEÑOR BREZZO. - Pido la palabra para una cuestión de orden.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR BREZZO. - En el mismo sentido, para solicitar que se incluya en la sesión secreta la consideración de los pedidos de venia de ascenso de las Fuerzas Armadas, que ya fueron considerados por la Comisión de Defensa, existiendo informe al respecto.

SEÑOR PRESIDENTE. - Se va a votar la solicitud presentada por el señor Senador Brezzo.

(Se vota:)

-21 en 22. **Afirmativa.**

10) SUCESOS ACAECIDOS EN LA REPUBLICA DEL PARAGUAY. Declaración de la Comisión de Asuntos Internacionales.

SEÑOR PEREYRA. - Pido la palabra para una cuestión de orden.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR PEREYRA. - La Comisión de Asuntos Internacionales, reunida en la tarde de ayer, resolvió aconsejar al Senado emitir una declaración con motivo de los recientes sucesos políticos que tuvieron por escenario la República del Paraguay. Por lo tanto, solicito que la consideración de este asunto se declare urgente y se incluya en el orden del día de esta sesión.

SEÑOR PRESIDENTE. - Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la solicitud del señor Senador Pereyra.

(Se vota:)

-21 en 21. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Si los señores Senadores están de acuerdo con este temperamento de pasar a sesión secreta para considerar las solicitudes de venia y, posteriormente, en sesión pública escuchar la exposición del señor Senador Garat y la declaración de la Comisión de Asuntos Internacionales sobre la situación de Paraguay, votaríamos en ese sentido.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

-21 en 22. **Afirmativa.**

El Senado pasa a sesión secreta.

(Así se hace. Es la hora 16 y 17 minutos.)

(En sesión pública)

11) SOLICITUD DE VENIA DEL PODER EJECUTIVO PARA EXONERAR DE SU CARGO A VARIOS FUNCIONARIOS PUBLICOS Y PARA CONFERIR EL ASCENSO AL GRADO DE CAPITAN DE NAVIO DE LA ARMADA A VARIOS CAPITANES DE FRAGATA Y AL GRADO DE CORONEL DE LA FUERZA AEREA A VARIOS TENIENTES CORONELES

SEÑOR PRESIDENTE. - Habiendo número, continúa la sesión.

(Es la hora 16 y 39 minutos.)

-Dése cuenta de lo actuado en sesión secreta.

SEÑOR SECRETARIO (Lic. Moreira Parsons). - El Senado, en sesión secreta, resolvió no hacer lugar a la solicitud de venia formulada por el Poder Ejecutivo para destituir de su cargo a una funcionaria del Ministerio de Defensa Nacional y concedió las venias solicitadas para destituir a tres funcionarias del Ministerio de Educación y Cultura.

Asimismo, concedió el Poder Ejecutivo las venias solicitadas para ascender al grado de Capitán de Navío de la Armada a varios Capitanes de Fragata y al grado de Coronel de la Fuerza Aérea a varios Tenientes Coroneles.

12) SOLICITUD DE LICENCIA

SEÑOR PRESIDENTE. - Dése cuenta de otra solicitud de licencia.

(Se da de la siguiente:)

"El señor Senador Garat solicita licencia a partir del 26 de abril hasta el 11 de mayo del corriente año."

-Léase.

(Se lee:)

"Montevideo, 24 de abril de 1996.

Sr. Presidente de la
Cámara de Senadores
Dr. Hugo Batalla
Presente.

De mi mayor consideración:

Habiendo sido convocado para concurrir a la Gira de Información para miembros del Poder Legislativo, incluida en el Plan de Trabajo del Proyecto de Cooperación Técnica para la Modernización del Sistema de Propiedad Industrial, elaborado en forma conjunta por OMPI y la Dirección Nacional de la Propiedad Industrial a celebrarse en España, Francia y Suiza entre los días 28 de abril y 07 de mayo del corriente inclusive, solicito licencia a partir del 26 de abril al 11 de mayo del corriente año.

Saluda a usted atentamente.

Carlos Garat. Senador."

SEÑOR PRESIDENTE. - Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

-21 en 22. **Afirmativa.**

En consecuencia, a partir del día de mañana queda convocado, en sustitución del señor Senador Garat, el señor Ambrosio Rodríguez, quien ya ha prestado el juramento de rigor.

13) "DIA DE CARLOS GARDEL". Se declara el 24 de junio de cada año. Proyecto de Ley.

SEÑOR PRESIDENTE. - Se ha planteado una nueva solicitud de urgencia.

-Léase.

(Se lee:)

"Mociono para que se declare urgente y se considere de inmediato el Proyecto de Ley con sanción de la Cámara de Representantes, con informe favorable de la Comisión de Constitución y Legislación del Senado, por el cual se declara el 24 de junio de cada año el 'Día de Carlos Gardel'. (Firmado) Luis Hierro López."

-Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

-20 en 22. **Afirmativa.**

Se lo considerará en tercer término del Orden del día.

14) CONFLICTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE POR CAMIONES

SEÑOR PRESIDENTE. - El Senado entra al orden del día con la consideración del asunto que figura en primer término: "Exposición del señor Senador Carlos Garat sobre la relación conflictual que padece el sistema de transporte por camiones en todo el territorio nacional. (Carp. Nº 413/96 - Rep. Nº 198/96)."

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor Senador Garat.

SEÑOR GARAT. - Señor Presidente: antes de ingresar al punto central de mi exposición, quiero hacer referencia a la motivación que me ha llevado a realizarla.

De ninguna manera mi exposición busca crear una polémica o una discusión sobre la forma en que se han venido aplicando determinados actos administrativos; al contrario, el tema que será fruto de análisis tiene su origen en la disposición de una serie de medidas técnicas, de inspecciones realizadas al sistema de transporte en general. Especialmente, me voy a referir al transporte de camiones debido a su gran importancia.

En principio, debo decir que de todas estas medidas técnicas que se han tomado, en mi opinión surge claramente el perfecto funcionamiento del orden administrativo y la bonísima intención que existe de corregir, de mejorar el sistema y de evitar los accidentes carreteros. Hasta el momento actual, todo ese proceso se ha dado con una claridad y transparencia absolutas. Por ello, reitero que mi exposición de ninguna manera tiene que ver con una controversia o una crítica, sino con una preocupación que, evidentemente, nos tiene que llamar a responsabilidad a todos nosotros -por lo menos, así lo pienso- debido a las consecuencias que puede acarrear la aplicación de determinadas medidas administrativas. Como decía, ellas fueron tomadas con la mejor intención y en una secuencia de hechos administrativos que es perfectamente clara y límpida.

Concretamente, deseo hacer referencia a ciertas medidas que se han implementado en relación con todos los medios de transporte. Sin embargo, aclaro que de ahora en adelante voy a hablar fundamentalmente de los camiones porque en ellos dichas normas han tenido una importante repercusión.

Este es un tema que está siendo analizado técnicamente y discutido desde hace varios años. El sistema se está empezando a implementar ahora en forma efectiva; es así que han surgido en la forma de implementación ciertas discrepancias y dudas. A su vez, se ha originado una especie de confrontación, por decirlo de alguna manera -aunque no lo es- con el gremio de los camioneros por la aplicación de estas medidas.

A través del Decreto de 1990, dictado en acuerdo con el Presidente de la República por los señores Ministros de Transporte y Obras Públicas y del Interior, se creó el llamado Reglamento de Circulación Vial, estableciéndose la exigencia del Certificado de Aptitud Técnica para la circulación por las vías nacionales de tránsito para los ómnibus afectados a los servicios nacionales e internacionales y los vehículos de transporte de carga con capacidad superior a las cinco toneladas. De acuerdo con lo que establece el Decreto, el certificado debe ser expedido por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, una vez realizadas las inspecciones previstas, a efectos de verificar que los vehículos en cuestión se ajustan a las disposiciones reglamentarias. Dichas inspecciones son anuales y obligatorias a partir del segundo y tercer año del primer empadronamiento o trámite equivalente, para ómnibus y vehículos de carga, respectivamente.

El artículo 5º del Decreto establece que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas será responsable de las inspecciones técnicas, pudiendo realizarlas en forma directa o mediante concesionarios. Es en aplicación de este último concepto que se llamó a licitación, adjudicándose a una empresa privada -SUCTA SA- la explotación del servicio de inspección técnica de ómnibus y vehículos de carga.

Posteriormente, hubo una licitación pública internacional, que se aprobó el 11 de diciembre de 1991. Luego se hizo un contrato de concesión con dicha empresa, el 23 de febrero de 1993. Después se comenzó a implementar lo que se establecía en los Decretos, es decir, la forma del cobro del pago de esas inspecciones y el alcance de las reglamentaciones que debían llevarse a cabo. Cabe acotar que esto se realizó en el transcurso del último año. Como se podrá apreciar, la implementación de todas estas medidas se efectuó a lo largo de más de seis años.

Aparentemente, hasta aquí no hubo ningún inconveniente. Pero, ¿cuál fue el problema que surgió, desde hace varios meses, en el gremio de los transportistas que concurrieron a las Comisiones del Parlamento, entre otras, a la de Transporte y Obras Públicas del Senado? Lo que sucedió fue que los transportistas, en el momento en que se aplicó esta medida, se quejaron -para decirlo de algún modo- de varios aspectos que, según ellos, los perjudicaron notoriamente. Concretamente, se refirieron al sistema de transporte nacional. En primer lugar, indicaron que esto constituye un nuevo impuesto para el sistema de transporte nacional. Se trata de un impuesto gravoso que se implantó en un momento en el que los transportistas se enfrentaban a una situación de grandes dificultades. Expresaron que es un impuesto demasiado elevado que no se condice con la tarea que se realiza, ni siquiera eventualmente con la privatización de un servicio público de contralor que correspondía al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Tampoco se condice con todos los datos efectivos que se poseen en cuanto al costo o la inversión que ha debido realizar la empresa privada para brindar este servicio. Dicho de una manera más clara, se les cobra excesivamente por una tarea inspectiva que deben solventar con su propia empresa. En definitiva, este impuesto no les da la posibilidad de cumplir un servicio público que debería estar a cargo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Lo que sucede es que de lo que ellos deben pagar por concepto de ese impuesto, no se vuelca nada a dicho Ministerio, o sea, para la organización del transporte, ni para su planificación. Todo es recaudado por la empresa que ganó la licitación.

Por otra parte, deseo indicar que he estado en contacto con los camioneros, quienes me han brindado datos claros que demuestran que ya en el primer año la empresa ha tenido una importante ganancia neta, puesto que no sólo cubre la

inversión inicial, sino que también obtiene grandes beneficios. Además, se ha previsto realizar contratos en los años siguientes.

Otro aspecto que los transportistas uruguayos de camiones -destaco el término "uruguayos", ya que era una modalidad de nuestro país que hasta ahora se aplicó permanentemente- han resaltado es que, indirectamente, esta empresa que debe efectuar las fiscalizaciones ha obtenido un monopolio otorgado por el Estado para hacer esas inspecciones. Además, de acuerdo al resultado de estas últimas, ello se aplicará dependiendo de que el Ministerio dé o no el certificado para circular. Ellos señalan -no lo digo yo- que esto lo consideran, en primer lugar, ilegal porque, a su juicio, la fiscalización es una tarea de control, de policía, que debe estar a cargo del Estado o ser dispuesto por ley. En segundo término, han manifestado que al estar establecido, de hecho, un monopolio de inspecciones, el Estado, sin sostén legal, ha otorgado un monopolio a una empresa privada.

Lo que más les preocupa en este momento -este punto está conectado con el razonamiento inicial- es el alto costo que significan estas inspecciones y las dificultades que deben enfrentar, sobre todo, las empresas individuales, en el sistema de transporte de camiones que, en la mayoría de los casos, son pequeñas empresas, casi artesanales y familiares, ya que ellos mismos son los que se ocupan del «marketing». Una carga impositiva demasiado grande aumenta esos problemas, máxime que en este momento no es fácil ser camionero, puesto que deben pagar muchos impuestos. Este relacionamiento no directo de las inspecciones con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas les ocasiona un perjuicio económico.

(Suena el timbre indicador de tiempo)

SEÑOR PRESIDENTE. - El señor Senador Garat había solicitado hacer uso de la palabra por un lapso de 15 minutos, a fin de realizar su exposición. Ese tiempo ya ha vencido; sin embargo, la Mesa entiende que, de acuerdo con el trámite previsto y teniendo en cuenta la armonía entre los artículos 170 y 70, el Senado puede concederle una prórroga de 30 minutos.

Si no hay inconveniente por parte de algún señor Senador, se va a votar si se le concede una prórroga de 30 minutos al señor Senador Garat.

(Se vota:)

-23 en 23. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Puede continuar el señor Senador Garat.

SEÑOR GARAT. - Quiero explicar un poco más cuál fue mi intención al solicitar al Senado que me permitiera hacer esta exposición. Tenía pensado realizar una intervención muy corta, a modo de fundamento de un planteo que pretendía formular al Cuerpo. En el momento en que se hizo la propuesta, me dio la impresión de que existía el temor de que fuera a hacer una especie de crítica. No es así; mi intención es que el Senado analice lo que para mí -y también para quienes han acompañado este pedido de exposición- es un tema de gran repercusión social y laboral.

Por lo tanto, pido excusas por haberme excedido del tiempo concedido y agradezco al Senado la prórroga votada.

Decía que esto también incide en la economía de las pequeñas empresas, puesto que los transportistas carreteros que tienen dificultades para pagar sus impuestos, ya no podrán resolver algunos temas mediante una negociación, que era la práctica habitual hasta el presente. De acuerdo con la disposición vigente, si se encuentra una falla en el vehículo en el momento de la inspección, el camionero tendrá que presentarse nuevamente y pagar otra vez el trámite. Esto puede suceder más de una vez, pero el problema no es del empresario, puesto que nadie más que él puede estar interesado en que su vehículo funcione bien. Si no es así, no podrá trabajar y quien vive del producido de uno o dos camiones, no tiene un gran margen para planificar. Por lo tanto, repito, precisa que su medio de transporte esté en condiciones. Esto obliga, a todo aquel que realiza una tarea prácticamente artesanal, a reparar su camión -ya sea en su casa o en un taller- luego de una larga jornada de trabajo.

En consecuencia, podemos decir que estas inspecciones continuadas se transforman en una especie de sistema de impuestos, cobrados uno tras otro. Hasta ahora no ha sido así; pero existe el temor de que suceda.

También dicen los camioneros -esto me ha impactado- que no hay suficientes garantías de que la aplicación de esta medida -con la que están de acuerdo, aunque no en la forma en que se ha dispuesto ahora, y es por eso que quieren negociar- pueda paliar, al menos en parte, el problema de los accidentes en carretera. El propio Ministerio de Transporte y Obras Públicas no posee datos estadísticos en esta materia, ni de lo que ha venido ocurriendo ni de lo que podrá suceder en el futuro. Las agremiaciones camioneras se han preocupado de recabar información al respecto en la Policía Caminera y el Banco de Seguros del Estado. Los informes que están en poder del Banco dicen que los accidentes en ruta protagonizados por camiones se ubican en el orden del 0,50%. Esto lo señaló en Comisión el señor Placeres, Presidente de CUTA. Concretamente, se expresó en los siguientes términos: "Con respecto al tema de los accidentes deseo señalar que nos hemos preocupado por buscar estadísticas que reflejaran un protagonismo de los camiones y hemos observado que es muy bajo el nivel de accidentes ocurridos con camiones. Por este motivo, descartamos la idea de que esta iniciativa se haya presentado con la intención de evitarlos. Al respecto, hemos conversado con representantes de la Policía Caminera y del Banco de Seguros del Estado, de donde surge que los camiones participan en los accidentes en un porcentaje del 0,50%, lo cual no es tan significativo como para manifestar

que estas unidades son las responsables. Pensamos que los camiones del Estado o del Ejército que vemos circulando por las carreteras también están en condiciones, por lo que, de pronto existen otros aspectos que inciden en el nivel de accidentes.

Nos interesa destacar, además, el tema de los enormes costos fijos que deben agregarse por este concepto; al costo ocioso por parar la unidad a los efectos de acondicionarla y luego llevarla a inspeccionar, debe sumarse el costo de SUCTA. Todo esto hace que la sola presencia de cada unidad cueste más de U$S 1.000, sin contar con el hecho de que, además, pueda pasar o no.

Al respecto, hemos llevado a cabo un cateo y comprobamos, por ejemplo, que Argentina tiene una gran diversidad de precios, precisamente porque cuenta con varias empresas que efectúan el trabajo. Algunos asociados han ido a Entre Ríos y se han encontrado con que existen hasta cuatro empresas trabajando y compitiendo entre sí, con precios que oscilan entre los U$S 40 y U$S 70 o U$S 80. Mientras tanto, en Chile la inspección se cobra U$S 36. En consecuencia, no sabemos por qué en el Uruguay tiene que ascender a casi U$S 200 como promedio, ya que los ómnibus pagan más de esa cifra y los camiones un poco menos".

Otra afirmación que hacen los camioneros de todas las agremiaciones, es que se les está restando competencia a las empresas uruguayas, sobre todo en el tráfico internacional, por el uso que se hace en la frontera de camiones de contrabando. Es bien sabido que los camiones chilenos vienen a Treinta y Tres a cargar arroz; pero hay muy poco camiones uruguayos que lo transporten a Chile. Lo mismo sucede con los vehículos brasileños, cuyos propietarios no tienen ningún costo de inspección.

Algo más grave ocurre en el este de nuestro país, particularmente en la zona arrocera de Treinta y Tres y Rocha. Allí, y por el alto costo impositivo, los camiones uruguayos son cada vez más incompetentes para prestar tareas elementales. Nos estamos refiriendo a los vehículos de menor porte, que tienen que entrar a las chacras. ¿Por qué? Porque a estos lugares no puede ir a buscar arroz un camión con zorra, ultra moderno. Para que la tarea sea competitiva, necesariamente tiene que haber camiones viejos en buenas condiciones.

Digo esto porque, naturalmente, los productores se defienden, y cuando los costos de los camiones uruguayos son muy altos, se comunican con los brasileros y les piden que crucen la frontera. Esta situación se puede verificar cuando en Treinta y Tres o en José Pedro Varela se ven camiones brasileros que están transportando arroz o algún otro producto uruguayo. En lo personal, no me niego a esto, pero no estoy de acuerdo con que obliguemos a nuestros transportistas a pagar impuestos y costos mayores.

Sin duda, estamos todos de acuerdo con que es necesaria la existencia de una flota de camiones modernos, que le den seguridad al tránsito en las carreteras, pero no se debe olvidar que esto representa un alto costo de inversión, que muchas veces, por la situación económica del país, no se puede pensar en amortizarlo. Al respecto, se ha comentado, incluso públicamente, que la flota de transporte carretero de pasajeros -que trabaja con el turismo, que constituye uno de los principales servicios del país- tiene gran dificultad para amortizar las inversiones que se han efectuado, así como los préstamos otorgados para renovarla. Indudablemente, no se puede afirmar que el sistema de seguridad radica en el hecho de cambiar la flota de camiones, porque los camioneros no van a poder amortizar, salvo que estemos hablando de grandes empresas. Debemos tener en cuenta que la mayor parte de los 22.000 camiones que hay en el país, representan empresas individuales, que trabajan únicamente cuando se dan las condiciones para ello. Hace unos instantes decía que se trata de personas que reparan sus propios camiones, efectúan su administración y "marketing" y día a día buscan posibilidades de trabajo.

Reitero que no se trata de empresas importantes y, por ello, todo lo que signifique nuevos impuestos o amortizar inversiones no es una tarea que resulte fácil de realizar. De continuar esta situación, sin duda les va a resultar imposible pagar lo que se les exige.

A todo esto debemos agregar que se maneja cierta información obtenida de datos brindados por institutos oficiales, que demuestran que el porcentaje de accidentes ocasionados por camiones, es mínimo. En consecuencia, los costos e impuestos que se vuelcan sobre los camioneros para reducir a cero esa mínima posibilidad de accidentes -que no está demostrada- se transforman, en mi opinión, en elementos negativos para el futuro de la vida de las empresas transportistas, y sobre todo, para las empresas menores, unipersonales, que cumplen una gran función social y económica.

A su vez, debemos tener en cuenta lo que estos empresarios nos dicen en cuanto a que es mucho más perjudicial y provoca mayores accidentes, el mal estado de las rutas. Está absolutamente comprobado que los accidentes se deben a fallas personales de quien conduce, así como también al mal estado de las rutas. Entonces, parecería que en un análisis global del transporte nacional, ésta debería ser la gran preocupación, es decir, encontrar recursos de la sociedad y de quienes usan las rutas, a los efectos de mejorar las calles, los costados laterales o banquinas, los puentes y, en definitiva, el sistema.

Sin embargo, con la implantación de este impuesto nada de esto se soluciona, porque lo recaudado se destina nada más que a contribuir al cumplimiento de la función que realiza una empresa privada a la que, en la vía de los hechos, se le ha otorgado un servicio monopólico -que no existe en ningún otro lugar- de inspección, que resulta más caro que en los otros países que compiten con Uruguay en materia de servicios de transporte.

Nosotros, que incansablemente hablamos de economía de mercado, de economía libre y defendemos el MERCOSUR, sabemos que estamos en un país llamado a ser un gran vendedor de servicios, en lo que se incluye el transporte en general, ya sea marítimo o carretero.

Como todos sabemos, entramos al MERCOSUR habiendo perdido la oportunidad de brindar los servicios de transporte marítimo -a pesar de ser un país con una condición estratégica especial- ya que todo el sistema legal se opone a esto. Entonces, cabe preguntarse si vamos a transitar con el transporte terrestre el mismo camino que seguimos con el marítimo. Sin duda, no deseamos insertarnos en el MERCOSUR viendo trabajar a los camiones chilenos, brasileros y argentinos, mientras que a nosotros, que estamos en el centro del MERCOSUR, no se nos solicita ese servicio.

Este asunto resulta muy delicado y tiene, además, un gran contenido social. Hace unos instantes, refería a las empresas individuales, a las pequeñas empresas que, en lo personal, denomino "artesanales".

De acuerdo con la información que poseo, sería aproximadamente el 15% de la flota de camiones que no aprobaría los exámenes. Esto significa una cifra por encima de las 3.500 unidades, lo cual afecta la situación laboral de tres personas por camión. De esta manera, también se vería aumentada la desocupación, que alcanzaría a unas 6.000 personas, en tanto esas empresas deban cerrar. Entiendo que este es un problema grave que puede llegar a complicarse aún más.

Tendría muchas cosas más para decir, pero pienso -y para ser breve y concreto porque, tal como lo he dicho al principio, no creo que este sea un tema ni para criticar ni para polemizar sino para tomar conciencia de que existe un problema- que el Parlamento y, en este caso el Senado, tiene que intervenir activamente en el tema.

Sé que existe la mejor buena voluntad de encontrar una solución a esta situación. Inclusive, en el día de ayer hubo una reunión de trabajo en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a los efectos de ver si se podía llegar a una solución que contemple determinada aspiración de los transportistas. De acuerdo con la información que he recibido, esa reunión no dio resultados positivos, ya que se postergó el análisis de este asunto por un mes. Además, según tengo entendido, dicha reunión se realizó en el marco del funcionamiento de una Comisión a la que en forma específica se le restó cualquier posibilidad de decisión sobre los puntos en discusión; se trató, simplemente, de un ámbito de información e intercambio de ideas, en el que se buscó unificar criterios sobre problemas de fondo y aspectos coyunturales. Entre los primeros, se incluyeron propuestas para una gradual renovación de la flota de carga, consideraciones de algunas posibilidades de financiamiento, creación eventual de grupos de trabajo y el estudio de una posible reestructura tributaria del sector. El único aspecto coyuntural tratado fue el relativo al régimen de inspección. Con relación a este último, no se logró ningún avance.

Las diferencias continúan planteadas en los mismos términos que cuando se produjeron los paros generales del 11 de marzo y del 8 al 10 de abril del año 1996. La posición del Ministerio consistió en la ratificación de que el tema es específico de la implantación de los controles de aptitud técnica, lo que es indiscutible e innegable. Se expresó que el Ministerio asumió un compromiso con la empresa concesionaria en el que se establece un mínimo de 16.000 unidades inspeccionadas al año, debiendo abonar el precio de las que no comparecieran. Por lo tanto, el Ministerio no está dispuesto a conceder ningún término de suspensión de las inspecciones ni de prórroga de los vencimientos previstos en el calendario de las mismas. Está dispuesto a flexibilizar su actividad represiva, siempre que se constate un flujo de camiones a inspeccionar de aproximadamente 1.000 unidades mensuales; si ese promedio se mantiene, el Ministerio no saldría a multar o retener documentación. En cambio, si no se presenta ese número de camiones, procedería a ejercer sus facultades represivas.

Aparentemente, la gran preocupación radica en el hecho de que tendrían que pagar a la empresa concesionaria. Además, se estableció un mínimo de 1.000 camiones -que serían 12.000 al año- y resulta difícil decirle a las gremiales de camioneros quién debe o no someterse a dicho control; el hecho es, reitero, que tienen que pasar por el control 1.000 unidades por mes, si se necesita la inspección de todas para que haya seguridad, cabe preguntarse por qué solamente tienen que presentarse a inspección 1.000 unidades. Con esto, ya se está poniendo en dudas la efectividad de la medida.

Por otro lado, existen camiones cuyas libretas de circulación han vencido y no se han sometido a las inspecciones y, sin embargo, el Ministerio les ha otorgado una libreta provisoria con el mismo vencimiento que el correspondiente al dígito de terminación de la matrícula fijado en el calendario de inspecciones.

Al no disponerse una suspensión de la aplicación del decreto o, por lo menos, la prórroga de los vencimientos estipulados, a medida que vayan venciendo los respectivos dígitos las libretas no podrán ser renovadas, ni siquiera con carácter provisorio, porque para ello se exige el Certificado de Aptitud Técnica.

En consecuencia, es claro que el impacto social va a ser de tal magnitud que van a comenzar a tener lugar medidas de paro por parte de los camioneros, en virtud de no poder cumplir con las exigencias planteadas. Evidentemente, eso puede traer una situación de distorsión de todo el sistema de transporte carretero.

Señor Presidente: tendría muchas más cosas para decir, pero he tratado de sintetizar los aspectos esenciales de esta situación problemática, aunque no sé si lo he logrado. De todas maneras, quiero decir que en lo personal me caben

muchas dudas sobre la conveniencia de la aplicación de este sistema de inspecciones a los camiones de transporte carretero. Deseo destacar que no tengo dudas en cuanto al procedimiento o a que no se persigan fines realmente dignos respecto a la vida del transporte en general; digo sí que no tengo certeza acerca del resultado que se pretende obtener.

Entonces, al plantear este tema no he querido más que traer la palabra de los transportistas a este ámbito, que es donde tienen que ser escuchados los uruguayos que trabajan, que construyen este país; los uruguayos que como estos pequeños empresarios, señor Presidente, están cada día más cansados de los impuestos con que se los carga. Siempre hay algún nuevo invento técnico para descargar nuevas gabelas sobre los que trabajan y producen. Digo que he traído la palabra de ellos que lo que piden es un poco de cordura y meditación acerca de este tema y sostienen que estas medidas los perjudican económicamente y que pueden hacer desaparecer a muchos transportistas de la vida y del escenario empresarial y del trabajo nacional; además entienden que son medidas de dudosa legalidad al no haber intervenido el Parlamento. No soy yo la persona indicada para opinar al respecto, porque ni siquiera poseo la capacidad técnica para hacerlo, pero lo sostienen ellos; y a mí, que me lo diga un ciudadano que trabaja, que paga los impuestos y vive decentemente, me impacta. Y cuando esos ciudadanos son 22.000 transportistas y que de su trabajo viven aproximadamente 30.000 ó 40.000 personas, me impacta mucho más.

Termino mi exposición, señor Presidente, proponiendo al Senado que se expida en una medida de cordura, recomendando o solicitando se suspenda por un plazo la aplicación de estas medidas y el decreto como está establecido. Asimismo, que se estudie conjuntamente con la intervención del Parlamento un sistema que pueda ser, por lo menos, aceptado globalmente y mejorado, si es que cabe mejorarlo. El Senado cuenta con las Comisiones permanentes especializadas en el tema que nos pueden traer una información detallada en lo que tiene que ver con la oportunidad de aplicación de estas medidas, su conveniencia y legalidad.

15) DON MARIO FARACHIO. Su designación como Vicepresidente del Comité Ejecutivo de la Asociación de Secretarios Generales de los Parlamentos.

SEÑOR SANABRIA. - Pido la palabra para una cuestión de orden.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR SANABRIA. - Simplemente queremos distraer un momento la atención del Cuerpo para referirnos al nombramiento del señor Secretario de la Asamblea General, Don Mario Farachio, como Vicepresidente del Comité Ejecutivo de la Asociación de Secretarios Generales de los Parlamentos.

SEÑOR PRESIDENTE. - Obviamente, el tema que introduce el señor Senador es de orden y, en cierto sentido, en la medida en que pueda dar lugar a la participación de otros señores Senadores, debería ser planteado en carácter de urgente consideración. La Mesa, por supuesto, no tiene ningún inconveniente al respecto. De todas maneras, tal vez sería deseable culminar el tratamiento del presente asunto, ya que hay dos puntos más que han sido votados por el Senado también con carácter de urgentes.

SEÑOR SANABRIA. - Pienso entonces, señor Presidente, que lo podríamos incorporar en ese momento.

16) CONFLICTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE POR CAMIONES

SEÑOR PRESIDENTE. - Antes de dar la palabra al señor Senador Millor, ya inscrito para referirse al tema planteado por el señor Senador Garat, la Mesa quería señalar que el mismo fue objeto de discusión en la Comisión de Transporte y Obras Públicas el día 17 de abril de 1996. Si los señores Senadores han tenido la amabilidad de leer el repartido que se les ha remitido junto con el orden del día, advertirán que a partir de la página 12 el tema fue planteado en Comisión por el señor Senador Segovia y objeto de varias consideraciones por parte del señor Director General de Transporte por Carretera.

La Mesa quería informar a los señores Senadores y en especial al señor Senador Garat que el tema ya está siendo considerado por una de las Comisiones Permanentes del Senado que, evidentemente, mantiene plena capacidad de competencia para seguir examinándolo.

Tiene la palabra el señor Senador Millor.

SEÑOR MILLOR. - Deseo realizar una consulta previa. Los Senadores que nos anotemos para hacer uso de la palabra, dado el carácter de la discusión, ¿de qué tiempo disponemos?

SEÑOR PRESIDENTE. - Según el Reglamento de Senado, está previsto que cada orador disponga, para hacer uso de la palabra, de media hora con una prórroga de treinta minutos.

SEÑOR MILLOR. - Agradezco al señor Presidente.

En primer lugar quiero señalar, pese a lo que acaba de manifestar el señor Presidente -que es cierto- respecto de que este tema está siendo tratado por una Comisión del Senado -y más allá de que también varios señores Legisladores, y puedo afirmarlo con respecto a los del Partido Colorado, han conversado permanentemente con las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas encontrando en ellas la sensibilidad para ser escuchados- que me parece muy oportuno el planteamiento formulado por el señor Senador Garat sobre un tema muy complejo y que tiene varias aristas. Sin embargo,

en definitiva -y esto conviene remarcarlo- el problema comienza o se provoca a raíz de dos decretos del año 1990: el Decreto Nº 20/990 y el 21/990, así como de un convenio suscrito el 25 de febrero de 1993 entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y una empresa privada a la que se le otorgó una suerte de monopolio en materia de inspección de camiones. Es en ese momento que se origina el problema, porque a través de ese convenio -que surge de los decretos de 1990- el Ministerio garantiza a la empresa privada -como lo señaló el señor Senador preopinante- una función que hay quienes han definido como policial, pero que jurídicamente no tengo clara. No sé si es pertinente o no que esta tarea la realice una empresa privada y quienes aseguran que la medida se tomó equivocadamente señalan que sería una función inspectiva policial. Pero lo cierto, sin introducirnos en un tema jurídico, es que el Estado contrajo una responsabilidad porque en 1993 el Ministerio se comprometió por escrito, mediante un contrato, a garantizarle 16.000 inspecciones anuales. Todas las inspecciones que estén por debajo de ese número se las tiene que pagar el Ministerio a la empresa privada. Tengo entendido que por no cumplimiento -no recuerdo ahora exactamente si desde el año pasado o desde que este Decreto está en vigencia- de esta cifra de 16.000 inspecciones, el Ministerio ya ha pagado U$S 560.000. De cualquier manera, insisto en que el planteamiento del señor Senador Garat es muy importante porque contiene aspectos sociales, laborales y jurídicos que pueden conmocionar hasta la tranquilidad pública. Personalmente, tuve ocasión de transitar por una ruta nacional un día en que los señores camioneros realizaron un paro -y quiero destacar con muchísima corrección- y apreciar la presencia de cientos de camiones. El transporte se veía así paralizado y no debemos olvidar que estamos a las puertas del MERCOSUR.

Quiere decir que aquí están afectados varios temas muy importantes, de los que priorizo los que subrayó también el señor Senador Garat, es decir, el social y el laboral. Sin embargo, hay un problema fundamental del cual no sé realmente cómo vamos a poder salir. Quiero aclarar que la Lista 94 entró en contacto con este tema a principios del año en curso, por medio de la señora Diputada Betancour.

Tengo entendido que integrantes de la bancada del Partido Colorado han conversado con los camioneros y con representantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. En mi opinión, más allá del aspecto social, existe un problema jurídico que no sé como se puede resolver sin que el Estado incurra en irresponsabilidad con esta empresa privada, ya que tiene garantizada 16.000 inspecciones anuales. Hasta ahora, cuando éstas no se han cumplido, ha tenido que pagar el Estado, lo que le ha ocasionado U$S 560.000 de pérdida.

Coincido con lo manifestado por el señor Senador Garat cuando hacía referencia a la inconveniencia de este tipo de inspecciones, ya que son ínfimos los accidentes que tienen como protagonistas a los camiones. Tengo en mi poder datos de la Policía Caminera que arrojan cifras distintas a las que manejó el señor Senador Garat, pero que nos llevan a las mismas conclusiones si las analizamos desde otro punto de vista. Aclaro que estas cifras corresponden a los años 1994 y 1995. En 1994, en las rutas nacionales se registraron 1.141 accidentes; esto incluye autos, camionetas, camiones, ómnibus, motos, ciclomotores, bicicletas y un rubro "otros", que más allá de un carro tirado por caballos, no se me ocurre cuál puede ser. De estos 1.141 accidentes, 125 han sido protagonizados por camiones, cifra pequeña con relación a la totalidad de los accidentes, pero sensiblemente mayor a la que señaló el señor Senador Garat. En 1995, por su parte, el número de accidentes fue de 1.048 y de ellos participaron 162 camiones.

Si encaramos la estadística desde el punto de vista de cómo se provoca el accidente o a qué puede atribuirse, llegamos a la conclusión -que, personalmente, me merece dudas- de hasta qué punto es conveniente una inspección tan rigurosa como la que realiza esta empresa privada. Digo esto porque en el año 1994, en el que se registraron 1.141 accidentes, solamente 26 de ellos se debieron a fallas mecánicas -incluidos todos los rodados que mencioné- lo que representaría una cifra menor al 1% que mencionaba el señor senador Garat. Las cifras más alarmantes registradas durante el año 1994 surgen como consecuencia del exceso de velocidad; de esta forma, tenemos 107 accidentes en un total de 1.141.

Otro de los grandes problemas a considerar está relacionado con la antigüedad de la flota de camiones. No obstante, los camiones más viejos no son los que desarrollan grandes velocidades en las rutas nacionales, o sea que podemos excluirlos del rubro de accidentes causados por alta velocidad. El mayor porcentaje de siniestros está provocado por la imprudencia de los conductores, y esto no tiene nada que ver con el estado del vehículo, ya que puede ser tan imprudente aquel que maneje uno viejo que con determinados defectos técnicos como aquel que conduzca un auto último modelo que circule a altas velocidades, y que no sea una herramienta de trabajo.

Estas son las cifras correspondientes a 1994, y en 1995: sobre un total de 1.048 accidentes, hubo 29 que se debieron a fallas mecánicas. En consecuencia, no es la falla mecánica la razón principal por la cual tenemos tantos accidentes en las rutas nacionales. Además, en 1994 murieron 146 personas y en 1995, 128 en accidentes carreteros.

Reitero que no sé si estos datos coinciden con las cifras que expresó el señor Senador Garat, pero los accidentes atribuibles a fallas mecánicas -precisamente, a ello apunta este tipo de inspecciones- son ínfimos.

Si analizamos en qué consiste esta inspección, de acuerdo con los formularios, los requerimientos están un poco divorciados de la realidad nacional. No obstante ello, aclaro que estoy de acuerdo en que se haga algún tipo de inspección y, fundamentalmente, en que se realice una renovación y actualización de la flota.

Estoy convencido de que en la antesala del MERCOSUR, el Uruguay, en el rubro "servicios", debe desarrollarse, y dentro de ese crecimiento el transporte carretero es fundamental. Considero que este servicio hay que brindarlo bien,

para que las empresas extranjeras que compitan, no lo hagan con tanto éxito con relación a las nacionales.

Entiendo que debemos adecuarnos a la realidad nacional, y dentro de ella, estamos manejando cifras que nos señalan que el 30% de los aproximadamente 20.000 camiones que hay en este país, tienen alrededor de 25 años de antigüedad. También nos muestran que un 30% de ellos tiene entre 15 y 25 años. Esto significa que un 60% de la totalidad de los camiones uruguayos tiene más de 15 años, razón por la cual se manifiesta esta sensibilidad por parte de los camioneros, que ven muy dificultosa la posibilidad de aprobar este examen. Además, su costo es muy alto, ya que se sitúa en alrededor de U$S 120, lo que debe sumarse a una carga tributaria que, en comparación con lo que pagan los camioneros en la Argentina o en el Brasil, torna incompetente el transporte de carga brindado por el Uruguay.

Estoy convencido de que los camioneros no son contrarios a la seguridad en las rutas y, por supuesto, el paro tampoco tuvo como finalidad favorecer la incidencia de los accidentes. La causa de ellos se debe a que ellos -aclaro que no los estoy justificando; simplemente trato de explicar la situación- entienden que esta medida es demasiado exigente para la realidad del transporte del Uruguay. Consideran que debería llegarse a una flexibilización y a cierto gradualismo que permitiese una renovación de la flota o, por lo menos, una puesta al día de determinados desperfectos mecánicos que podrían tener algunos camiones, lo que ocasionaría que la inspección no sea superada.

Uno de los datos que poseo señala que el año pasado, frente a la resistencia de una de las agremiaciones -otro de los problemas es la incomunicación que existe entre los camioneros uruguayos, ya que sobre un total de 20.000 agremiados en la FUC, en la actualidad sólo se registran 6.000, ya que el resto se ha afiliado a otras agremiaciones- el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ofreció realizar una muestra para comprobar la viabilidad de la aplicación de la máquina que utiliza la empresa privada que posee esta suerte de monopolio. De los vehículos que se presentaron -la muestra se hizo sobre 54 camiones y 90 ómnibus- el 40% aprobó; al 45% se le dio un certificado condicional, lo que significa que no fue rechazado pero tampoco aprobó el examen, y un 15% fue rechazado. En consecuencia, un 40% aprobó y el 60% restante no lo pudo hacer. Aclaro, además, que los camiones que participaron en la muestra no eran, precisamente, los más antiguos.

En mi opinión, se trata de un problema muy serio que mantiene en una situación de nerviosismo a un sector productivo de este país, al que el señor Senador Garat calificó de artesanal. Yo diría que lo hizo con acierto, y agregaría que también es una actividad familiar, ya que más allá de las grandes empresas que brindan un servicio muy importante en el transporte de carga en el Uruguay, también existen los pequeños empresarios que tienen un camión, o a veces dos, que es conducido por un familiar. Muchas veces trabajan con ese vehículo el padre, el hijo o algún sobrino. Esto es una muestra de lo que ha sido el Uruguay, en donde una persona, en base a su trabajo y su esfuerzo, empezando desde muy abajo, puede llegar a la condición jurídica de patrón o propietario, y a pesar de ello seguir siendo tan obrero como en sus comienzos porque, en definitiva, quienes hoy son propietarios o dueños de un camión de carga de cierta antigüedad, son obreros que trabajan permanentemente.

(Ocupa la Presidencia el señor Senador Posadas Montero)

-Esto ha originado una intranquilidad muy grande, sobre todo en el interior de la República, aunque hay departamentos donde el problema es mayor que en otros. Los señores Senadores provenientes del interior conocen perfectamente el tema, y los que no lo somos, pero solemos viajar, también. Es muy difícil que en esas localidades no se sepa quiénes son los que brindan este tipo de servicio. Todo el mundo sabe que son personas honestas que trabajan con mucho sacrificio y hoy se encuentran enfrentadas a este problema que, reitero, se origina por un decreto de 1990 y por un convenio de 1993 del cual, francamente, no sé cómo se sale.

Por esta razón pienso que ha sido muy oportuno el planteamiento del señor Senador Garat, ya que le estamos buscando una solución desde hace tiempo y no me doy cuenta cuál puede ser si no media, por ejemplo, una especie de renuncia expresa de la propia empresa que tiene a su favor este monopolio, porque de otra forma, el Estado va a incurrir en responsabilidad. No me niego, de ninguna manera, a una suspensión de la aplicación de este decreto. Considero que llegó el momento de pensar seriamente en suspender su aplicación; pero, entonces, quienes nos encontremos en esta posición o en la búsqueda de algún tipo de solución que sustituya estas inspecciones, también debemos admitir la idea de que el Estado puede incurrir en responsabilidad patrimonial. De hecho ya está incurriendo y está pagando, porque cada inspección, por debajo de las 16.000 anuales, la tiene que abonar el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a la empresa que posee esta especie de monopolio.

Insisto en que esta es una cuestión muy importante y me parece que el Senado hace bien en ocuparse de él. Existe inquietud, no sólo por parte de los sectores que trabajan en este tema, sino también por distintos señores Legisladores. En este sentido, me consta que la bancada del Partido Colorado ha realizado una serie de reuniones y que delegaciones de sus parlamentarios han conversado con integrantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, quienes mostraron buena disposición en cuanto a buscar algún tipo de solución. Asimismo, han recibido la contestación de esa Cartera -sobre la cual no abro opinión, pero no deja de ser un hecho cierto- en el sentido de que si el decreto se suspende y los camioneros son exonerados de las inspecciones, de cualquier forma, y no sé por cuánto tiempo, el Estado tiene que pagarle 16.000 inspecciones anuales a esta empresa.

Creo que sería cuestión de seguir manejando este tema, tal como se hace en la Comisión de Transporte y Obras Pú-

blicas, según expresó el señor Presidente del Senado. Tenemos la mejor disposición. No vacilaría, inclusive, en votar hoy mismo una recomendación en el sentido de flexibilizar -y creo que el Ministerio está en eso- este tipo de inspecciones y hasta de suspender -esto va por nuestra cuenta- temporariamente la aplicación de este decreto.

Por otra parte, quiero dejar constancia de que hacemos esta propuesta anteponiendo dos cosas muy importantes en los platillos de la balanza: por un lado, el tema laboral y social y, por otro, el hecho de que estamos induciendo al Estado a incurrir en responsabilidad patrimonial, porque se comprometió a que esta empresa cobre anualmente por 16.000 inspecciones. Frente a esta alternativa, nos inclinamos por proteger el trabajo nacional de gente que sabemos es muy esforzada y que se encuentra en un brete no provocado por ella, sino por la realidad del país: me refiero a rutas que no están en las mejores condiciones, a caminos que en muchos casos son angostos para el tipo de traslado de carga que se realiza en la actualidad, y para el parque automotriz que circula por nuestro país. Por sobre todas las cosas, son las víctimas de la realidad de una flota en materia de camiones que es muy antigua, porque el 60% de esos vehículos uruguayos tiene más de 15 años.

Estos eran los aportes que quería realizar, destacando que el tema es muy importante y el Senado ha hecho muy bien en incorporarlo a su orden del día.

SEÑOR BATLLE. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Ignacio Posadas Montero). - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR BATLLE. - Voy a tratar de aportar alguna información y establecer determinadas líneas que nos permitan dar una solución a la cuestión planteada.

Parto de la base de que el Senado está de acuerdo en que el país tenga normas de seguridad sobre el sistema del transporte de pasajeros y de carga, que se practican a través de las disposiciones que en su momento, en 1984, se votaron por un decreto que las regula. Estas son de similar naturaleza -aunque de otro orden, porque allí se protege otro tipo de bienes- a las que en materia municipal se aplica cuando se hacen inspecciones para el parque automotriz, dentro de las potestades de los municipios.

Todos estamos de acuerdo en que tiene que haber seguridad en las carreteras, más allá del porcentaje de accidentes, pues éste no es un índice que nos releve de esas obligaciones. En ese sentido, el porcentaje de accidentes de autos, camiones, ómnibus, motocicletas y bicicletas no nos excluye de la obligación de tomar todas las medidas para que este sea el menor posible. Si es bajo, mejor, pero ojalá sea aún menor.

¿Cómo podemos llegar a alcanzar a la vez seguridad y competitividad? Tengamos en cuenta que la competitividad se va a dar en un marco distinto al que hasta ahora habíamos vivido. El marco actual, que no es el que tenemos por delante, establece un sistema regional en donde cada vez las fronteras van a desaparecer con más fuerza en cuanto a la posibilidad de transferencia de bienes, servicios, capitales y actividades. Por tanto, si no ponemos a nuestros camioneros en el mismo nivel de competencia que los del resto del MERCOSUR, sin duda, y por más que no le hagamos ninguna inspección, ni le impongamos exigencias de ningún tipo, quedarán fuera de toda posibilidad de competir, porque no van a poder transportar más que cargas dentro de nuestro sistema y no podrán salir de la frontera porque no tendrán los pasavantes y la documentación que acreditan las normas que se están imponiendo e implantando en los otros países. Como bien lo expresó el señor Senador Garat, en la Argentina ya existen estos controles, aunque son varias las compañías que los realizan, así como también en el Brasil, en Chile y, naturalmente, por las disposiciones que aquí se han documentado, también existen en el Uruguay.

Este tema no empezó en 1990 ni en 1993, sino en 1984 y continuó en 1986, año en el que se realizaró un conjunto de acciones para tratar el problema de la seguridad. La inspección técnica del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, siendo el Doctor Atchugarry el responsable de la Cartera, comenzó una negociación con firmas públicas alemanas y privadas, fundamentalmente la GTZ y la TUV de Reihnland, a los efectos de investigar sobre el tema de la seguridad en el transporte de pasajeros y de cargas. Se hizo un diagnóstico sobre este tema en 1988 y se estableció un primer pliego de licitaciones, N° 36 de 1989, llamado que se declaró desierto porque no hubo interesados. Dichos pliegos fueron los mismos que se recogieron cuando más adelante, bajo el Gobierno del Doctor Lacalle, se procedió a convocar a una licitación por parte del entonces señor Ministro Elso Goñi, el 28 de noviembre de 1990, donde se presentaron seis oferentes, casi todos extranjeros, provenientes de Londres, Suecia, Suiza -que fueron los ganadores- una organización de ingeniería local con firmas del exterior. En suma, todas ellas son organizaciones que realizan este tipo de inspecciones.

De estas empresas finalmente, teniendo en cuenta un punto de vista técnico, se seleccionan dos y se firma un contrato en el año 1993 -época en que el señor Marino Irazoqui era el Director de los servicios- que establece un plazo de 10 años prorrogable dos veces por 5 años. En el artículo 13 se fija un precio con una cláusula que especifica valores y una fórmula paramétrica para modificarlos, y en el 15 se garantiza que el 80% del parque va a pasar por esa inspección; en caso de que así no suceda, anualmente, se hará cargo de las obligaciones el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

En este sentido es correcta la afirmación del señor Senador Millor, cuando dice que el Estado ya ha tenido que pagar porque en la primera etapa no se cumplió con la cantidad de inspecciones previstas. A su vez, hago notar que no hay ninguna declaración del Senado que habilite a que se derogue o suspenda un decreto y, menos aún, que indique que asumi-

mos públicamente la responsabilidad de generarle al Estado, al suprimir la ejecución de este contrato, los gravísimos trastornos jurídicos y financieros que ello supone. Digo esto porque por esta vía indirecta, nos estaríamos negando a cumplir nada menos que con un contrato adjudicado por la vía de una licitación, con garantía de ejecución por 10 años consecutivos y con un precio establecido.

Luego de que se comenzaron las instalaciones de esta maquinaria y de que se hicieron todos los trámites para importarla -con las dificultades burocráticas en la Aduana y las habilitaciones municipales en el departamento de Canelones- recién en agosto del año 1995 estuvo pronta para funcionar. Es notorio que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas solamente tiene competencia para obligar a que se inspeccionen los ómnibus de transporte de pasajeros y los camiones con carga mayor a 5.000 quilos, a través de la documentación que éste expide, como señaló el señor Senador Garat. Esta documentación se estableció a fines del Gobierno colorado; en el año 1990, fue firmada por el señor Ministro Atchugarry y se conoce con el nombre de documentación CAT. En 1994 el Presidente Lacalle, cuando el señor Ovalle estaba a cargo del Ministerio, estableció la forma en que debían hacerse los controles y los estándares que iba a aplicar esta empresa. Como lo establece la documentación que tengo a la vista, estos controles pueden referirse a la mayor parte de los elementos que componen una unidad de transporte, como puede ser el acondicionamiento exterior e interior, la carrocería, la iluminación, los frenos, la dirección, los ejes, la suspensión, el chasis, el motor, la trasmisión y los tacómetros. Sin embargo, básicamente, estos controles se hacen sólo sobre la suspensión, barra de dirección, frenos y luces. Además, no sólo sirven como corrección, sino también como prevención, ya que se le informa al propietario sobre el estado real del camión.

Es cierto que se hicieron inspecciones al azar con ese porcentaje y luego, cuando la máquina empezó a funcionar sustituyendo a los inspectores, se comenzaron a hacer con cierta normalidad. Sin ninguna duda, la máquina es mejor que los inspectores ya que es más veraz y no permite negociar. Esta hace mediciones a muy baja velocidad -a 2 kilómetros- sobre los ítems que acabo de mencionar, y no funciona en mérito a calificaciones de máquinas similares existentes en otros lugares, fundamentalmente en Europa -como se ha dicho- donde el parque automotriz no puede tener una antigüedad mayor a 8 ó 10 años, sino que se ha hecho en función de las especificaciones que establecieron los técnicos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas durante la tramitación del proceso, que son los mismos que están hoy. Es decir que no se quiso aplicar una máquina, por ejemplo alemana, a las condiciones uruguayas, sino que se hizo una adaptación según la información que brindaron los técnicos y los pliegos de la licitación realizada durante el Ministerio del señor Wilson Elso Goñi.

Por otra parte, vemos que de los 4.220 vehículos inspeccionados, 385 tienen más de 20 años de antigüedad con CAT vigente. Concretamente, pasaron la inspección vehículos de 1942, 1947, 1948, 1951, 1952, 1953, 1954 y así sucesivamente, y se rechazaron 9: uno de 31 años, por tener deficiente estado en el sistema de frenos y graves problemas en fijación de ejes; dos de 27 años, por deficiente estado de holguras, columna de dirección y frenos; tres de 24 años por deficiente estado de sistema de frenos y graves holguras en ejes; uno de 21 años por deficiente estado de sistema de frenos y graves problemas en la suspensión, y dos de 20 años, por deficiente estado de sistema de freno y graves holguras en los ejes.

Además, quiero decir que el precio y los plazos fueron fijados por la licitación y que del texto no se desprende un monopolio formal. Sin embargo, dado el parque automotriz que hay en el Uruguay y el hecho de haberle asegurado a esta empresa un porcentaje tan importante, la instalación de otra empresa sería difícil ya que no tendría mercado. Esto deriva de este compromiso o contrato al que está obligado el Estado uruguayo por 10 años. Asimismo, debo manifestar que si se inspecciona por debajo del porcentaje fijado dentro de los plazos, el Estado debe pagar la diferencia a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. En ese sentido, ya se han hecho dos pagos.

Por otra parte, considero que no hay una delegación de la función policial, porque es algo similar a la terciarización que se hace en las inspecciones de automóviles que se llevan a cabo en los Municipios. Incluso, en la Intendencia Municipal de Montevideo, desde hace varios años rige un sistema similar. Simplemente, se trata de un control que se hace de acuerdo con las normas técnicas que están fijadas por el contrato. Por tanto, en el fondo, si hay una violación de las normas técnicas, en este caso interviene el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Cuando en el mes de agosto de 1995 -creo que aquí comienza un aspecto importante de la situación- estaba todo pronto para hacer la primera inspección -debo decir que, hasta entonces, todos los camioneros del país, organizados o no, tenían conocimiento de que esto se iba a procesar y nunca se hizo una reflexión ni un cuestionamiento tan fuerte como el que se realiza actualmente por parte de los camioneros organizados recientemente en TUDELES- la organización, que por lo menos hasta ahora era la más importante pues agrupa a todas las demás y con la que el Ministerio ha tenido relación, manifestó dificultades para aceptar las inspecciones. A juicio del señor Ministro Cáceres, con quien estuve conversando largamente sobre estos temas, las organizaciones que se agrupan en CUTA tenían el temor de no pasar los exámenes y expresaron algunas dudas con respecto a la forma de pago de la tarifa. Tal como se ha dicho aquí, también se realizó un muestreo estadístico al azar, representativo de ómnibus y camiones. Estas inspecciones las pagó el Ministerio de Transporte y Obras Públicas para que no hubiera temor por parte de los camioneros, de tener que cargar con una obligación que luego no pudieran enfrentar. Dicha inspección se hizo en forma inmediata, a los efectos de que nadie tuviera tiempo de arreglar su camión. Los resultados fueron los siguientes: un 15%

de los vehículos estaba en condiciones de rechazo, un 40% se aprobó en forma condicional y un 45% fue aprobado. Esto fue así para los camiones y, en el caso de los ómnibus, la proporción resultó más favorable. Hasta ahora, como es sabido, han pasado por la inspección 4.220 camiones de distintas categorías y condiciones, así como de la antigüedad más variada, ya que no se los convoca por esa razón, sino por dígitos. El resultado de esto fue un 34% de vehículos con observaciones, un 1,1% rechazado y, el resto, aprobado.

Por otra parte, se consiguió que las dos inspecciones siguientes, en el caso de que hubiera necesidad de levantar observaciones, fueran gratuitas. Quiere decir que también hubo una flexibilización, a los efectos de que la segunda y tercera inspección fueran gratuitas, luego de la primera, que es obligatoria y paga. Además, la empresa aceptó, de acuerdo con una gestión del Ministerio con CUTA, que el pago de los U$S 120 se efectuara en cinco cuotas. Por su parte, con otras agremiaciones el cobro se hará en tres cuotas. Inclusive, se flexibilizaron las formas de control y sus límites, sin modificar la seguridad y, en ese sentido, hubo una aceptación por parte de CUTA, a tal punto que la propia organización publicó un remitido -simultáneamente con la primera movilización de TUDELES en la que estaban incorporados, además, TRADE, AFLECOM, los destajistas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y otras organizaciones que participan de CUTA que, como se sabe, es la más antigua e importante hasta el momento- que mostraba conformidad sobre lo que se había acordado con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Esto determinó un importante flujo de inspecciones que mantuvieron estos porcentajes que acabo de señalar, con respecto a los dígitos establecidos y que comprendían camiones de todas las edades, tal como lo avala la descripción de los 385 vehículos, que he trasmitido al Cuerpo. Posteriormente, a iniciativa de algunos transportistas vinculados a la producción arrocera, nace en el este una nueva organización, TUDELES, que es la que convoca al paro. Básicamente, el punto en discusión se centra en el tema del arroz. Esto es así por varias razones concurrentes que, fundamentalmente, tienen que ver con la situación en diversos órdenes.

En primer lugar, es notorio que los fletes que se pagan por el arroz son muy bajos. En segundo término, es evidente que a las empresas camioneras profesionales estables no les interesa los fletes de arroz porque las entregas, en los molinos, se demoran entre 48 y 72 horas. Entonces, por un flete bajo, el camionero debe estar tres días esperando en la fila por lo que, con suerte, en la semana hace dos fletes. Como consecuencia, para resarcirse de esa situación, los camioneros sobrecargan los vehículos por encima de los pesos autorizados, y para ellos el terror es que, cuando llega la cosecha, aparezca "la blanquita", que es la balanza móvil del Ministerio. En esa situación, los camioneros deben entrar a las chacras y yo, que tuve camión e iba al secador con mi arroz, conocí "la blanquita" y también los caminos por los que hay que salir con el arroz.

Precisamente, esta es la razón de este movimiento. La presencia de camiones brasileños que han ido siempre a la zona, no se da ahora, ni por este motivo. La competencia siempre existió, porque no había camiones suficientes que quisieran transportar arroz, ya que para las organizaciones de camiones estables, es un negocio tremendamente negativo, que paga un flete muy bajo. Entonces, se producen los movimientos, las huelgas, se dicta un primer decreto estableciendo una postergación de la inspección para los camiones que tienen más de veinte años de antigüedad y se hicieron varias reuniones. En una de ellas, participó un delegado de TUDELES, el señor Zenón Martínez y, posteriormente, en Treinta y Tres se realizó una asamblea en la que este mismo señor fue desautorizado. El martes 15 de abril, el Ministro Cáceres se reunió con los representantes de TUDELES y se resolvió integrar una mesa de estudio, convocándose para el día 23 de abril, y se mantuvieron conversaciones en las que estuvieron presentes los delegados de CUTA, TUDELES, ANETRA y de los Ministerios de Economía y Finanzas, de Trabajo y Seguridad Social y de Transporte y Obras Públicas.

Concretamente, la gente de TUDELES -que es la más activa y la que, con su actitud, ha determinado que en los últimos meses solamente se hayan inspeccionado 200 camiones- reclama que se suspenda la inspección. Al respecto, debemos aclarar que nadie en el país piensa que no hay que hacer inspecciones, ya que no se puede circular sin frenos, sin luces o con la barra de la dirección sin soldar. Si suspendemos la inspección, dentro de seis meses, cuando estemos en plena cosecha de trigo o de granos -que este año parece que van a ser muy buenas- volveremos a tener el mismo planteo y, por lo tanto, no habremos arreglado absolutamente nada. Además, no sólo no habremos solucionado el problema en el plano interno, sino que habremos deteriorado la situación del transporte del Uruguay, haciéndola cada día más débil frente a la competencia que tenemos que encarar. Asimismo, indirectamente estaremos sancionando a los 4.220 camioneros que se presentaron, pagaron y cumplieron con todos los requisitos, trabajando en regla.

A todo esto, el Ministro de Transporte y Obras Públicas dice que si se mantiene un régimen de aprovisionamiento normal de esta inspección -el señor Senador Garat habló de mil camiones- ya no se va a contar con seis meses, sino con catorce, dieciséis o dieciocho. Es decir, que el plazo lo van a tener igual. Sin embargo, el Senado no le puede decir al país que no hay disposición para continuar realizando una tarea mínima de inspección en materia de seguridad porque, de esta manera, un día, el sindicato de la UNOT nos puede reclamar lo mismo que el de la construcción, con respecto a la seguridad en el trabajo.

En su momento, esto ya ocurrió, cuando el señor Wilson Elso Goñi se le hizo un planteo porque volcó un ómnibus frente a La Paz, en el que hubo más de diez muertos. En esa oportunidad, él expresó que se estaba montando un taller para evitar este tipo de situaciones. Quiere decir que el país no puede recibir la noticia de que el Senado de la República

está resuelto a suspender las inspecciones porque, entonces, estaremos violando una norma que es el resultado de una contratación libre, lo que puede haber estado bien o mal. Personalmente, no voy a juzgar la conducta del Gobierno anterior ni la del señor Wilson Elso Goñi. En este caso, estoy absolutamente seguro de que lo único que él hizo fue seguir lo que, desde 1984, los técnicos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas venían aconsejando. Ello originó el expediente que comenzó a tramitarse, precisamente, en ese año y que luego fue extendiéndose a distintas actividades.

Recientemente, en un suplemento especial dedicado al transporte que publicó el diario "El País" esta semana, CUTA y CATIDU, que es la organización de transportes internacional, expresaron claramente que no estaban dispuestas a seguir manejándose en términos de confrontación llevada a la huelga.

En el tema del transporte, las dificultades no están ocasionadas por una inspección que se puede pagar en cuotas, sino en que el costo general que les transfiere el Estado es muy grande. Por ejemplo, les aumentamos el IMESI cuando rebajamos dos puntos en los remates a los semovientes y, por otro lado, las Intendencias acaban de cambiar la forma de calcular la patente. Antes, este cálculo se hacía teniendo en cuenta la capacidad de carga, de transporte, y en función de la antigüedad del camión. Ahora, por una propuesta del Intendente Larrañaga, se hará el cálculo según la capacidad de transporte independientemente de que el camión tenga 15, 20 años o sea cero kilómetro. Esta decisión fue aceptada por todos en el Congreso de Intendentes, aumentando y mucho los costos de funcionamiento.

Es evidente la buena voluntad mostrada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas -tal como ha señalado el señor Senador Garat- para dictar un decreto diciendo que los que tengan más de 20 años irán después y que los que se encuentran en una mala situación van a llegar modificando los dígitos dentro de 10 ó 12 meses. Entonces, lo razonable es que busquemos por otros caminos como por ejemplo, el del "leasing" -tal como sucedió en el caso de los ómnibus de transporte de pasajeros- o mediante otra clase de consideraciones, como ocurrió con el IVA para el transporte internacional las soluciones reclamadas.

En definitiva, se trata de buscar soluciones que permitan a la flota de camiones ir desechando aquellos que, en buena medida, ya son chatarra. Digo esto porque de los 22.000 ó 26.000 que se supone integran el parque, solamente 16.000 pagan el Impuesto a los Ejes y buena parte del resto, no existe ni funciona más como camión.

Desde mi punto de vista, el planteo concreto que hace la organización sindical TUDELES -que, en cierta medida, ha sido la impulsora de estas dos etapas vividas en marzo y abril, puesto que con CUTA el Ministerio ya había llegado a un acuerdo- y sobre el cual se focaliza la situación, es suspender por seis meses las inspecciones. Me parece que esto no resuelve absolutamente nada, sino que posterga y agrava el problema. Además, obliga al Ministerio y al Gobierno a incumplir con un contrato establecido y con la función de inspeccionar para dar seguridad en las rutas.

Tengo para mí, por tanto, que este asunto no se resuelve "by pasando" la realidad, sino enfrentándola. Esto no significa creer que no inspeccionando vamos a salvar a los camioneros, porque si no lo hacemos los vamos a fundir, ya que van a quedar fuera del mercado y deberán transformarse en informales. De esta forma, la economía nacional gradual y puntualmente va creciendo en su porcentaje de informalidad y no advertimos que en el marco del MERCOSUR, nuestros competidores -Argentina y Brasil- ya han realizado transformaciones estructurales bajando los costos de tal manera que, si no hacemos otro tanto, no podremos competir. Reitero que es más sencillo resolver este problema con un sistema de "leasing", manteniendo el pago en cuotas y dando los plazos que ya han otorgado las autoridades a los camioneros, que hacer una huelga para que todo se suspenda durante seis meses y luego volver con el mismo problema, pero con los camiones mucho más deteriorados y el sistema de transporte más débil para competir.

Pienso que los caminos son otros y, por lo tanto, no me afilio, para nada, a una tesis que el Senado no puede asumir; sí me afilio a una postura que tienda a buscar soluciones de fondo que sean más prácticas, más reales y que van a habilitar a aquellos camioneros que realmente trabajan, a hacer lo mismo que se hizo con los ómnibus y con éxito en la Administración anterior.

17) SOLICITUD DE LICENCIA

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Ignacio Posadas Montero). Dése cuenta de una solicitud de licencia.

(Se da de la siguiente:)

"El señor Senador Astori solicita licencia entre los días 29 del corriente y el 3 de mayo próximo".

-Léase.

(Se lee:)

"Montevideo, 25 de abril de 1996.

Señor Presidente de la
Cámara de Senadores
Dr. don Hugo Batalla
Presente

De mi mayor consideración:

Al haber sido invitado oficialmente por el Gobierno de la República de Cuba para visitar ese país, solicito al señor Presidente licencia durante el período

comprendido entre el 29 del corriente y el 3 de mayo próximo.

Sin otro particular saluda a usted atentamente.

Danilo Astori. Senador."

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Ignacio Posadas Montero). - Si no se hace uso de la palabra, se va a votar si se concede la licencia solicitada.

(Se vota:)

-23 en 24. **Afirmativa.**

18) INTEGRACION DEL CUERPO

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Ignacio Posadas Montero). - Dése cuenta de una nota de desistimiento.

(Se da de la siguiente:)

"El señor Leonardo Nicolini comunica que, por esta vez, no acepta la convocatoria de que ha sido objeto".

-Léase.

(Se lee:)

"25 de abril de 1996.

Sr. Presidente del Senado
Dr. Hugo Batalla
Presente

De mi mayor consideración:

Habiendo sido convocado por el Senado de la República, en mi calidad de suplente del Senador Danilo Astori, comunico mi renuncia por esta única vez.

Sin otro particular, le saluda muy atentamente.

Leonardo Nicolini."

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Ignacio Posadas Montero). - Dése cuenta de otra nota de desistimiento.

(Se da de la siguiente:)

"El señor Immer Prada comunica que, por esta vez, no acepta la convocatoria de que ha sido objeto".

-Léase.

(Se lee:)

"25 de abril de 1996.

Sr. Presidente del Senado
Dr. Hugo Batalla
Presente

De mi mayor consideración:

Habiendo sido convocado por el Senado de la República, en mi calidad de suplente del Senador Danilo Astori, comunico mi renuncia por esta única vez.

Sin otro particular, le saluda muy atentamente.

Immer Prada."

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Ignacio Posadas Montero). - Corresponderá convocar, oportunamente, al suplente respectivo señor Milton Antognazza, quien ya ha prestado el juramento de estilo.

Dése cuenta de una nota de desistimiento relacionada con la licencia solicitada por el señor Senador Gargano.

(Se da de la siguiente:)

"El señor Manuel Núñez Blanco comunica que, por esta vez, no acepta la convocatoria de que ha sido objeto".

-Léase.

(Se lee:)

"Montevideo, 25 de abril de 1996.

Sr. Presidente del Senado
Dr. Hugo Batalla
Presente

El que suscribe Manuel Núñez Blanco comunica a Ud. y por su intermedio al alto Cuerpo que preside que no acepto, por esta vez, la convocatoria para integrar el Senado de la República en sustitución del Senador Reinaldo Gargano.

Sin otro particular, lo saludo muy atentamente.

Manuel Núñez Blanco".

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Ignacio Posadas Montero). - Dése cuenta de otra nota de desistimiento.

(Se da de la siguiente:)

"El señor Eduardo Fernández comunica que, por esta vez, no acepta la convocatoria de que ha sido objeto".

-Léase.

(Se lee:)

"Montevideo, 23 de abril de 1996.

Sr. Presidente de la
Cámara de Senadores
Dr. Hugo Batalla
Presente

De mi mayor consideración:

Por la presente, comunico a Ud. que por esta vez no puedo aceptar la convocatoria que se me hiciera, para suplir al Senador Reinaldo Gargano.

Sin otro particular, saludo a Ud. muy atentamente.

Eduardo Fernández."

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Ignacio Posadas Montero). - Corresponderá convocar, oportunamente, al suplente respectivo señor Gonzalo Fernández.

19) CONFLICTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE POR CAMIONES

SEÑOR SEGOVIA. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Ignacio Posadas Montero). - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR SEGOVIA. - Quisiera referirme al tema tratando de dar alguna visión que agilite la solución del problema.

Tal como manifestó el señor Presidente del Senado, fue una inquietud personal trasmitida el día 17 de abril la que originó que se retomara el análisis de la problemática del transporte en nuestro país. Sin ánimo de dilatar esta exposición, tratando de buscar una solución al tema que mencionó el señor Senador Garat y teniendo en cuenta los números manejados por parte de los señores Senadores Batlle y Millor -aclaro que conocemos y compartimos esos datos- queremos retrotraernos a la iniciación del período parlamentario, en 1995. En esa oportunidad, el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas nos visitó por primera vez en la Comisión respectiva del Senado -el señor Ministro ha acudido a dicha Comisión a nuestro requerimiento y, también, sin que fuera necesario realizar una invitación previa- para dar información sobre los mecanismos mediante los cuales se pensaba manejar dicha Cartera.

En esa primera visita realizada en el mes de marzo, así como en la efectuada el 9 de mayo de 1995, el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas habló por primera vez de la situación del transporte y, en particular del carretero, vinculándola con lo que sería la posición de este Gobierno en cuanto a la realidad forestal de los próximos años. En esa primera visita manejó algunos números sobre la situación patrimonial de la red vial nacional, el patrimonio era del orden de los U$S 2.310:000.000, correspondiendo U$S 1.980:000.000 a los tramos que se encontraban en buen estado de conservación. Esto significaba que poner al día la red carretera del país implicaba un gasto aproximado de U$S 330:000.000, que el Ministerio y el proyecto de Presupuesto ya mencionado no podrían abarcar.

En ese momento se habló del estado de un punto de inflexión de la red carretera del país, en el cual era preferible invertir en procesos de reactivación y modernización de la red y de puentes, porque si en ese momento no se hacía esa inversión, por cada dólar no invertido al año siguiente se iban a necesitar U$S 3. Esto indicaba que los grandes esfuerzos del Ministerio iban a apuntar no a la creación de nuevas rutas pavimentadas, sino a la restauración de las existentes y de los puentes, concentrándose los dirigidos a nuevas rutas en las de penetración y de relacionamiento con las Intendencias, lo que significaba unos 9.000 kilómetros de carretera. Además, el señor Ministro manifestó el día 9 de mayo que en el año 1988 el 8% de las rutas nacionales estaba en mal estado de conservación, habiéndose realizado un 92% de las obras por contrato, mientras que en 1994 el 38% se encontraba en mal estado, con un 45% de obras por contrato.

En aquel momento hizo referencia, también, a cómo habría que encarar el problema del transporte y qué incidencia tenía, justamente, en el parque automotor que realizaba el transporte por carretera, no solamente de carga, sino también de pasajeros.

En ese sentido, se dijo que la renovación de flota había tenido una incidencia muy grande en el parque automotor de transporte de pasajeros, que se encontraba en muy buen estado. Entonces, se iba a apuntar al transporte carretero, por cuanto se consideraba que en ese momento se estimaba que el parque de camiones de más de cinco toneladas era de unas 22.000 unidades, que se encontraba en estado obsoleto. Asimismo, expresó que el Ministerio estaba dispuesto a contribuir a la renovación de ese parque de transporte, para lo cual formuló propuestas que coinciden prácticamente con lo manifestado por el señor Senador Batlle. En concreto, se mencionó la posibilidad del "leasing" o de la rebaja del IVA, y se dijo que el Ministerio estaba dispuesto no a regalar, pero sí a hacer aportes importantes en este sentido.

En la Comisión de Transporte y Obras Públicas, que integro, los representantes de la empresa de transporte CUTA realizaron una exposición el día 30 de agosto de 1995 sobre el problema que se les planteaba como consecuencia de las inspecciones. No quiero discutir este tema, porque coincido con las argumentaciones que se han hecho en Sala y no estaría aportando elemento alguno adicional a ellas. En ese momento se hizo alusión a la inquietud que podría generar la aplicación de una legislación que venía de 1984 y que había sido completada por el "Reglamento de Circulación Vial"

puesto en vigencia por el Decreto Nº 20/90 de 23 de enero de 1990, donde aparecía por primera vez una mención a la "máquina" que ha perturbado a los empresarios camioneros. Cabe aclarar que en Comisión se hicieron las mismas observaciones que se han hecho en Sala.

Posteriormente, el 21 de marzo, recorriendo las Rutas 8 y 9, en el departamento de Rocha, cuando ya se había lanzado o estaba generándose la idea de hacer un paro de camiones, se me comunicó que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas había dado la orden de sancionar a todos los camioneros que estaban transitando sin certificado, con el retiro de la documentación, lo que les impedía totalmente la circulación, interrumpiéndose de hecho el funcionamiento del sistema de transporte carretero. Frente a estas manifestaciones -no tengo inconveniente en decirlo en Sala- me puse en comunicación con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, donde me proporcionaron todos los datos y se me informó que esa orden no había sido dada allí. Sin embargo, el hecho real era que se había retirado la documentación de un número importante de camiones. Incluso, se me hizo llegar en forma personal los recibos por retiro de dicha documentación. Inmediatamente, el Ministerio tomó las precauciones del caso. Recuerdo que el Ingeniero Serrentino me reiteró que la orden no se había originado en el Ministerio y que tal vez se tratara de una extralimitación de los funcionarios encargados del control. Por lo tanto, se impartió la orden de reposición de la documentación y de no establecer multas por este motivo, lo que los propios camioneros intentaron transmitirme en forma inmediata.

El día 17 de abril concurrió a la Comisión de Transporte y Obras Públicas personal de la empresa Rutas del Sol, quienes se refirieron al manejo y circulación de ómnibus micreros. En ese momento se trajo a colación el problema y manifesté, tal como expresara el señor Presidente del Senado, la inquietud por el problema que se venía generando por la huelga en el transporte carretero y mi deseo de que fuera tenido en cuenta por la Comisión para intentar, de algún modo, buscar una solución. El señor Presidente del Senado recordó también que en esos días, con la presencia de uno de los Directores del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, reiteré la inquietud que tenía sobre el problema, aunque dicho jerarca no había concurrido a la Comisión con el propósito de tratar este tema.

Es decir que, en realidad, la inquietud que trasmitiera a la Comisión de Transporte y Obras Públicas el 17 de marzo se mantiene latente, y el problema ha tomado una dimensión tal, que entiendo que lo más apropiado sería que dicha Comisión estudiara el tema y diera su opinión acerca de los planteos que se han venido realizando, algunos de los cuales son de carácter técnico y otros de índole jurídica.

Debemos tener en cuenta que hay una situación real, en tanto hay un planteamiento severo que involucra a mucha gente en el país. Al respecto, coincido totalmente con el señor Senador Millor en lo que tiene que ver con su preocupación por los problemas de carácter social que podrían surgir a raíz de la paralización de un grupo importante del sistema de transporte en el Uruguay.

No es mi intención abordar más en detalle este punto, sino que simplemente pretendí recordar cuál fue el mecanismo utilizado y por qué planteamos esta inquietud en la Comisión de Transporte y Obras Públicas. Asimismo, las manifestaciones vertidas en Sala a raíz del planteo inicial del señor Senador Garat y la inquietud manifestada por el señor Senador Millor -con la que estoy de acuerdo- en cuanto a que deberíamos abordar la consideración de este tema con premura en virtud de que el problema ha ido "in crescendo", me han llevado a hacer uso de la palabra.

Por otro lado, debo decir que también comparto algunos de los caminos propuestos para dar solución a la situación de los camioneros, en el sentido de proceder a la renovación de la flota de camiones, aunque desde ya advierto que deberá ser estudiada en profundidad.

Entendemos que es imposible que la actualización pueda ponerse en práctica en un período tan corto, de seis meses, dado que es muy importante el porcentaje de camiones que se encuentra en un severo estado de imperfección. Por lo tanto, tal vez una solución podría ser la implementación de un "leasing" o alguna otra medida que pudiera ser aceptada por los camioneros y que, también, permita esa renovación que todos pensamos es necesaria.

Debe quedar claro que no pretendemos -no está en el espíritu de ninguno de nosotros- incentivar a que se eluda el camino de los controles, por cuanto estos son de beneficio general; es evidente que el contar con una flota de transporte carretero en mejores condiciones, nos colocará en un marco de competitividad que en este momento no tenemos.

En consecuencia, teniendo en cuenta que existe más de un inconveniente a considerar, propondríamos que este tema pasara a estudio de la Comisión respectiva, para que en un plazo muy breve informe al Senado sobre si entiende que es conveniente elevar una minuta o un proyecto de resolución -tal como se sugirió en Sala- y los señores Senadores puedan tomar una decisión con mayor conocimiento de causa. A mi juicio, esta solución permite atender todos los reclamos realizados -con o sin razón- y responder al pedido que se ha venido generalizando y que puede traer trastornos importantes, no solamente en lo que tiene que ver con la circulación por la red vial nacional, sino también en lo que hace a la economía.

SEÑOR MILLOR. - ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR SEGOVIA. - Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Ignacio Posadas Montero). - Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR MILLOR. - Creo que es muy atinada la propuesta del señor Senador Segovia.

Pero lo que no me queda claro es la solución para que el Estado no incurra en responsabilidad. Lógicamente, no pretendo que el Senado imponga -además, creo que jurídicamente no podría hacerlo- la suspensión de la aplicación de las inspecciones, pero sí aspiro a encontrar una solución amistosa y contemporizadora, que permita cierto aplazamiento de los controles. Este deseo, indudablemente, apunta a esa posible renovación o actualización de la flota. Al respecto, coincido con el señor Senador Segovia en cuanto a que será muy difícil llevarla a cabo en tan solo seis meses.

Por otra parte, considero que hay problemas prácticos que muchas veces se nos escapan. En ese sentido, tengo en mi poder el resultado de algunas inspecciones que se han realizado. Claro está que se trata de un planteamiento estrictamente práctico que parte del supuesto o de la afirmación de los interesados de que dichos controles son excesivamente rigurosos para la realidad del país. Además, el hecho concreto es que si un caminero hasta ahora venía trabajando con esa herramienta, la misma constituía su patrimonio, y tenía determinado valor. Entonces, si se presenta a la inspección y su vehículo es rechazado, inmediatamente pierde todo su valor y sólo puede venderse como chatarra. No debe olvidarse que el valor del camión radica en su capacidad de poder efectuar el transporte de carga por carretera; por ende, si es rechazado como herramienta válida, disminuye su valor, porque tampoco puede comercializarse como vehículo de paseo. En esa hipótesis, deja de ser útil para el fin por el cual está circulando y entra en el mercado de valores. En consecuencia, no sólo se trata del hecho de que el camionero verá rechazada su solicitud, sino que además observa cómo desaparece totalmente su patrimonio. Este es un problema que va a inducir a que mucha gente honesta de este país aparezca como infractora. Como bien dijo el señor Senador Segovia, nadie pretende inducir a que se eluda la inspección pero, de todas formas, ésta se va a eludir por la vía del hecho. Si es la única herramienta de trabajo personal o familiar y el individuo sabe que si se presenta le rechazan el camión y, en consecuencia, pierde su patrimonio -dado que ese vehículo no valdrá absolutamente nada- temo, insisto, que eso lleve a que muchas personas honestas de este país sigan transportando su carga dentro del Uruguay, pero eludan este tipo de controles, con lo que se estarían transformando en infractores.

Debe quedar claro que estoy de acuerdo con que se realicen las inspecciones dentro de determinados parámetros y con que se renueve la flota de camiones, pero la realidad de este país indica que en un año en el que se produjeron 1.141 accidentes, incluyendo bicicletas, motos, autos y camiones, sólo 26 fueron por falla técnica, y no todos ellos corresponden a camiones. Además, la mayor proporción de accidentes en el Uruguay se da por exceso de velocidad -en lo cual no veo involucrados, justamente, a los camiones más antiguos- y por imprudencia del conductor, y francamente debo decir que ello no tiene nada que ver con el modelo de vehículo que se maneje.

Simplemente quería hacer estas reflexiones en voz alta, y reitero que me parece muy atinada la propuesta del señor Senador Segovia en cuanto a que este tema pase a estudio de la Comisión de Transporte y Obras Públicas, para que en un plazo lo más breve posible traiga un informe al Senado a fin de encontrar una solución para este problema.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Ignacio Posadas Montero). - Puede continuar el señor Senador Segovia.

SEÑOR BATLLE. - ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR SEGOVIA. - Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Ignacio Posadas Montero). - Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR BATLLE. - Señor Presidente: en primer lugar, deseo señalar que estoy de acuerdo con la propuesta del señor Senador Segovia, y me parece conveniente que la Comisión de Transporte y Obras Públicas convoque al señor Ministro, así como que se constituya en el lugar donde funciona la máquina y pueda determinar si opera de esa forma tan despiadada que se ha descrito.

Asimismo, quiero dar una información que no mencioné anteriormente y rectificar lo que se acaba de anunciar.

Entre el 9 de agosto de 1995 y el 21 de marzo de 1996 se inspeccionaron 2.207 camiones. Al respecto, existen varios tipos de decisiones: la decisión A) significa la aprobación, pero marcando algunos detalles; la decisión B) tiene carácter condicional por 60 días, y la decisión C) implica el rechazo de la unidad. Sin embargo, cuando se dice que el camión es rechazado, no significa que haya que tirarlo, sino que determinadas condiciones no han permitido su aprobación y, por lo tanto, no se le acepta en forma condicional, para que vuelva dentro de 60 ó 90 días sin pagar, ya que puede volver dos veces sin hacerlo. De las 2.207 inspecciones realizadas, se rechazaron 16, de las cuales 12 se debieron a los frenos, una a la dirección y tres a los ejes y suspensión. Esto quiere decir que, por ejemplo, una vez reparados los frenos, el camión puede volver a circular; reitero: el hecho de que el vehículo haya sido rechazado no quiere decir que deba ser tirado como chatarra. Por lo tanto, la mayor parte de los camiones volverá a rodar una vez corregido su defecto. Entonces, no existe una sinonimia entre "rechazo" y "chatarra": el rechazo se debe a un defecto en particular -pueden ser los frenos, la dirección, etcétera- y, al respecto, reitero que los no aceptados fueron 16 de un total de 2.207 unidades inspeccionadas. Posteriormente, no se rechazaron más, porque no concurrieron a las inspecciones pero, sin embargo, 4.220 vehículos pasaron la prueba hasta el mes de marzo, en que surge el tema del conflicto. A esta altura de los acontecimientos, si el proceso hubiera seguido su curso y si no hubiera aparecido este problema focal alrededor del arroz, quizás el 50% del parque ya estaría con el tema resuelto.

Pienso que la solución que propone el señor Senador Segovia es correcta y, además, la Comisión debería ir al lugar para ver cómo se desarrollan las inspecciones, así como convocar al señor Ministro y a los técnicos que han intervenido en el tema. Estos últimos son gente seria y responsable -así lo han demostrado en las conversaciones que hemos mantenido- que está a favor de un sistema de carga uruguayo que opere y que compita. Nadie quiere dejar a los camioneros fuera de la posibilidad de competir; ellos mismos se colocarán en esa posición, ya que el que esté en infracción y no pague impuestos o la inspección correspondiente, no va a obtener cargas. Y no será porque el Estado no se las dé, sino porque nadie se las va a asegurar. Ese camionero no va a poder competir en el mercado.

Con este tipo de permisividad estamos condenando a la gente a que pase mal, en lugar de ayudarla para que pase bien.

Entonces, vamos a buscar las soluciones que hemos señalado y que se resumen en la moción del señor Senador Segovia y en el interés que todos los señores Senadores tienen en el sentido de que exista un sistema de transporte uruguayo que compita, sea eficaz y que por los mecanismos financieros convenientes se otorgue a los camioneros la posibilidad de comprar una nueva unidad.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Ignacio Posadas Montero). - La Mesa advierte al señor Senador Segovia que aún dispone de cuatro minutos para finalizar su exposición.

Puede continuar el señor Senador.

SEÑOR PEREYRA. - ¿Me permite una interrupción, señor Senador, para una cuestión de orden?

SEÑOR SEGOVIA. - Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Ignacio Posadas Montero). - Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR PEREYRA. - Considero que el tema que estamos tratando es de enorme importancia, pero en la sesión de hoy debo cumplir un mandato de la Comisión de Asuntos Internacionales relativo al pronunciamiento del Cuerpo sobre los sucesos acaecidos en Paraguay, de gran trascendencia para el destino democrático de ese país.

Si esta sesión finalizara, por cualquier circunstancia, sin que se aprobara la declaración, temo que no dispondríamos de otra sesión hasta el día 7 de mayo, fecha en la que quizás la medida no tendría la actualidad que requiere. Por lo tanto, sugiero al Senado que, si es posible, tratemos una moción que, si bien puede merecer algunas correcciones, su consideración no insumirá un tiempo prolongado.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Ignacio Posadas Montero). - La Mesa entiende que el señor Senador Pereyra formula moción para que se considere en este momento el Proyecto de Resolución venido de la Comisión de Asuntos Internacionales. Aclaro que el Cuerpo ya votó su tratamiento urgente.

SEÑORA ARISMENDI. - Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Ignacio Posadas Montero). - Tiene la palabra la señora Senadora.

SEÑORA ARISMENDI. - Me parece que el señor Senador Segovia aún no ha terminado su exposición, y tengo dudas acerca de si procede que en la mitad de la intervención de un señor Senador, se pase a otro tema.

SEÑOR PEREYRA. - Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Ignacio Posadas Montero). - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR PEREYRA. - No era mi intención perturbar el desarrollo del debate o dejarlo sin efecto. Mucho menos pretendo dejar inconclusa la alocución del señor Senador Segovia, que entendí había terminado. Por consiguiente, una vez finalizada la referida exposición, solicito que se considere la moción que formulé.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Ignacio Posadas Montero). - La Mesa consulta al señor Senador Segovia, a efectos de no duplicar las interrupciones, si consiente en que se dé lectura y se vote el Proyecto de Resolución venido de la Comisión de Asuntos Internacionales.

Puede continuar el señor Senador Segovia.

SEÑOR SEGOVIA. - No tendría inconveniente alguno, pero no pienso insumir más de dos o tres minutos en finalizar mi exposición, evitando así que se dilate el proceso de la moción.

Con respecto a los excesivos controles establecidos, creo que los mismos se originaron no por los números que precisamente se han aportado, sino por el hecho de que las inspecciones también se realizan para los vehículos cero kilómetro. A este respecto, el propio Ingeniero Serrentino me trasmitió que era un problema que surgió por la situación de algunos camiones que estaban estacionados desde hacía mucho tiempo y que habían sufrido desperfectos. Sin embargo, creo que este aspecto no hace a la cuestión y podrá ser tratado y aclarado en la Comisión de Transporte y Obras Públicas.

Además, quiero referirme a algunas expresiones, aunque aclaro que no les impongo intencionalidad. Cuando tratamos el problema, se manifestó que había muchos temores en cuanto al alcance del contrato y que gran cantidad de personas no

habían tenido acceso al mismo. Este contrato -del que dispongo de una copia- incluye algunos términos excesivamente rigurosos en cuanto a los controles, debido al tipo de parque que actualmente existe en el país.

Por otro lado, para dar tranquilidad a los señores Senadores, quiero manifestar que el señor Ministro concurrirá a la Comisión la próxima semana -como estaba previsto- para tratar este tema, lo que significa que no sólo tenemos la posibilidad de hacer un estudio riguroso a corto plazo, sino que para ello contaremos con la presencia de la autoridad del ramo.

20) SUCESOS ACAECIDOS EN LA REPUBLICA DEL PARAGUAY. Declaración de la Comisión de Asuntos Internacionales.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Ignacio Posadas Montero). - Se pasa a considerar el Proyecto de Resolución elaborado por la Comisión de Asuntos Internacionales relativo a los sucesos acaecidos en la República del Paraguay.

Léase.

(Se lee:)

"ARTICULO UNICO. - La Cámara de Senadores, ante los recientes acontecimientos ocurridos en la República del Paraguay declara:

1°. - Su total solidaridad con los gobernantes y formas institucionales que el pueblo paraguayo ha elegido para regir su destino.

2°. - La necesidad de preservar la plena vigencia de la democracia por considerar que sin ella no son posibles ni la libertad ni la dignidad de los pueblos. En tal sentido, justifica y comparte la preocupación demostrada por los países integrantes del MERCOSUR, procurando soluciones que evitarán el quiebre institucional.

3°. - Que el éxito de esta nueva solución está indisolublemente ligada a la organización democrática de los países signatarios. Su vigencia efectiva y no condicionada a ningún poder fáctico no legal es condición básica del Tratado y por ello debe ser enfáticamente defendida.

4°. - En consecuencia, expresa su satisfacción por la actitud asumida por el Poder Ejecutivo del Uruguay a través de su Canciller y por otros medios en las difíciles circunstancias que está viviendo el pueblo paraguayo".

-En consideración.

SEÑOR MALLO. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Ignacio Posadas Montero). - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR MALLO. - En lo personal, no me siento habilitado a apoyar esta declaración -sí obligado a no votarla- salvo que se hagan algunas precisiones. Y voy a explicar por qué.

Según afirmaciones no desmentidas, el señor Canciller argentino comparó esta gestión tripartita con la Triple Alianza. En consecuencia, si alguna similitud, por leve que sea, tiene esta gestión con la Triple Alianza, durante la cual en los campos del Paraguay fueron arrasadas, y sus generaciones viriles exterminadas sin piedad, como Senador del Partido Nacional no me considero habilitado para dar mi voto.

Por otro lado, en esta declaración también se expresa la satisfacción por la actitud asumida por el Poder Ejecutivo del Uruguay a través del señor Canciller y por otros medios. Si los "otros medios" significa una actuación o un apoyo a la gestión del Gobierno de los Estados Unidos de América, tampoco me solidarizo con la misma. Pienso que si la actuación de los países del MERCOSUR puede tener algún fundamento de derecho -o lo tiene, dentro de cierto límite- en cuanto suponga un principio de intervención, debemos rechazarlo en forma absoluta. Si los "otros medios" pudieran haber sido que el Embajador de los Estados Unidos quisiera sentar una posición que determine el cambio de conducta del Gobierno de Paraguay; si se va a predicar la democracia con sentido ecuménico y universal; si hay alguien que autodesigne como cruzado de la libertad, hay territorios mucho más importantes para ir a predicar. ¿Por qué no van a predicar a China y le exigen los principios de régimen democrático?

Pienso que no está en la intención de la Comisión de Asuntos Internacionales la interpretación que puede darse a esta declaración y, sobre todo la que le dio el señor Canciller Guido Di Tella, que fue bastante infeliz. Seguramente este señor se comparará con el Canciller Rufino de Elizalde -Canciller de Mitre- a pesar de que el señor Di Tella tiene casi mi edad y el señor de Elizalde tenía 24 años cuando ejercía como Ministro de Relaciones Exteriores y firmaba el Tratado de la Tripe Alianza.

Es lo que deseaba dejar establecido.

SEÑOR PEREYRA. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Ignacio Posadas Montero). - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR PEREYRA. - Desde luego, no es intención de la Comisión comparar el apoyo que los países del MERCOSUR han dado a la legitimidad reconocida por el pueblo paraguayo a las autoridades actualmente constituidas, con otros hechos históricos muy distantes en el tiempo. Lo que proponemos, obviamente, no tiene nada que ver con la agresión que significó la guerra de la Triple Alianza. Naturalmente que no está en la intención comparar ambas cosas y menos aún rehabilitar aquel atentado contra los más altos intereses del pue-

blo paraguayo. Al revés, se trata de defender al pueblo paraguayo.

Por otro lado, tampoco está en el espíritu de esta declaración ni de los miembros de la Comisión de Asuntos Internacionales justificar ninguna actuación del Gobierno de los Estados Unidos que, además, tampoco se menciona absolutamente para nada. Aquí la satisfacción que se expresa es por la actitud asumida por el Poder Ejecutivo del Uruguay a través de su Canciller y por otros medios.

SEÑOR MALLO. - ¿Cuáles son los otros medios?

SEÑOR PEREYRA. - Enseguida le contestaré, señor Senador.

El apartado 4º dice que el Senado expresa su satisfacción por la actitud asumida por el Poder Ejecutivo del Uruguay -no por los Estados Unidos- y entre guiones figura la siguiente explicación: "a través de su Canciller y por otros medios". ¿Empleados por quién? Por el Gobierno del Uruguay. ¿Cuáles fueron los otros medios? Al respecto, el señor Canciller nos informó que durante su permanencia en el Paraguay, y desde antes de su llegada -y tal vez con posterioridad a la misma también- en representación del Gobierno uruguayo estuvo pendiente de la evolución de los sucesos el actual Embajador ante la República del Paraguay, señor Federico Bouza, quien hasta hace poco fuera integrante de este Senado y conocido por todos nosotros como un hombre inteligente que sabe medir la gravedad y las consecuencias de sus actos. Precisamente son esos los "otros medios".

Naturalmente, también trascendieron a la prensa algunas conversaciones telefónicas entre el señor Presidente de la República Oriental del Uruguay y el señor Presidente de la República del Paraguay, expresándole el primero su adhesión y solidaridad en los difíciles momentos que el gobernante paraguayo estaba pasando.

Reitero que esos son los "otros medios". No tiene nada que ver el Gobierno ni el Embajador de los Estados Unidos de América ni nadie que no sean los uruguayos. El Gobierno uruguayo, el Canciller uruguayo, el señor Presidente de la República y el Embajador de Uruguay en Paraguay fueron las personas que actuaron, a juicio de la Comisión, procurando defender la institucionalidad que el pueblo paraguayo ha querido darse; perfecta o imperfecta, pero es la que rige hoy en el Paraguay. Nos ha parecido que esa fue la actitud de los otros países integrantes del MERCOSUR, ya que allí también estaban los Cancilleres de Argentina y Brasil. Además, se solidarizaron todos los países americanos con la legitimidad que estaba en juego para evitar la instalación de una nueva dictadura en Paraguay, de acuerdo al panorama visible que se observaba en ese momento.

Esto es lo que la Comisión desea que el Senado haga suyo, si es que lo considera conveniente.

Entender que el MERCOSUR no es sólo una alianza para defender intereses económicos y que no defenderá eficazmente los intereses económicos y sociales que se han pactado entre los países signatarios si estos no están tutelados por el sistema democrático de gobierno, es lo que esta declaración quiere decir, y nada más que eso. Si hay que condenar nuevamente un episodio histórico como el de la Triple Alianza, lo haremos, pero no es esto lo que está haciendo el documento; es más, si hay que condenar alguna intervención de las muchas hechas por los Estados Unidos, lo haremos, pero no es lo que estamos proponiendo en este momento ni lo que estamos poniendo a consideración del Senado.

(Ocupa la Presidencia el Dr. Hugo Batalla)

-En consecuencia, señor Presidente, ese es el alcance de la declaración: solidaridad con los gobernantes y formas institucionales que el pueblo paraguayo ha elegido para regir sus destinos.

Más adelante, la declaración dice que comparte la preocupación demostrada por los países integrantes del MERCOSUR que, por cierto, son cuatro.

El éxito del Tratado de Asunción está indisolublemente ligado a la organización democrática de los países signatarios. Tal como lo acabamos de señalar, los intereses sociales y económicos que se pretende defender a través del MERCOSUR van a ser mejor tutelados por el régimen democrático. Pero hay una serie de declaraciones que integran el Tratado y que pugnan por la permanencia y la intangibilidad de la democracia en estos países.

Por otra parte, debemos reconocer la actitud del Gobierno uruguayo. Para robustecer la posición asumida frente a estos hechos por parte de los países integrantes del MERCOSUR, debo decir que en la Declaración de Ouro Preto había un comunicado de los Presidentes señalando la necesidad de la defensa conjunta de la democracia como sistema de gobierno de estos países. Asimismo, en la Declaración de Colonia de enero de 1994 se habla de la defensa de los intereses democráticos, así como también en la Declaración de Asunción del mes de julio. A su vez, en el artículo 1º del acuerdo Unión Europea MERCOSUR celebrado el 15 de diciembre de 1995 en Madrid se habla de la protección al régimen democrático.

De manera que esta declaración recoge lo que es el fundamento indiscutido para la buena marcha del MERCOSUR, así como una adhesión que estoy seguro ningún integrante del Senado puede negar a la causa de la democracia. Evidentemente, no voy a hacerle la ofensa a ningún Senador de pensar que no está dispuesto a defender la causa de la democracia ni a solidarizarse con la defensa de los intereses de los pueblos que quieren vivir en democracia. Me refiero a cualquier lugar donde se provoquen sucesos en contra de este sistema. En este caso se trató de un país hermano integrante del Tratado que firmó Uruguay para la mejor defensa de los intereses de los pueblos de estos cuatro países.

Esta es la razón por la cual trajimos a consideración del Senado esta declaración.

SEÑOR SANTORO. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR SANTORO. - Señor Presidente: cuando en algún país de América ocurren acontecimientos que marcan la posibilidad o efectivizan la ruptura de los procesos democráticos, todos nos sentimos sensibilizados y queremos demostrar nuestra solidaridad con el sistema democrático y con los titulares que ejercen las funciones en dicho sistema, es decir, con sus gobernantes.

Naturalmente, hay que tener en consideración que en todas las referencias a episodios ocurridos, sobre todo en países americanos, evidentemente se debe ser muy cuidadoso. Debemos comprender que esos valores de la democracia y de su ejercicio, que todos queremos preservar y procuramos que en cada oportunidad alcancen una mayor consistencia y dimensión, no nos pueden llevar a ejercer algo que ha hecho raíz en nuestra gente y es una condición esencial de nuestro país: no intervenir en asuntos de otros países, fundamentalmente, cuando en dichas naciones americanas se producen sucesos políticos -al igual que este proceso paraguayo- que tienen un intenso contenido político, vinculado a su estructura de partido, a la realidad del partido gobernante, al proceso electoral anterior a la elección del actual Presidente y a las vinculaciones entre el actual Presidente y el General Oviedo, Jefe de las Fuerzas Armadas que ahora renunció o fue cesado en el cargo. Todos estos elementos nos indican lo delicado de estas presentaciones o intervenciones.

Asimismo se hace necesario poner como elemento esencial lo que tiene que ver con un principio que para nosotros es sagrado: el de no intervención. Quién de nosotros se puede negar a ser solidario y a defender la democracia si somos producto de ella; pues de no existir, no estaría integrado este Cuerpo. Eso sería negarnos a nosotros mismos o ponernos en un antivalor asumiendo una posición distinta a la de solidaridad y defensa del sistema democrático. Sin embargo, esto debe hacerse con el consiguiente cuidado sin provocar interferencias o intervenciones en procesos políticos que son sagrados porque corresponden a los pueblos que los están viviendo.

Este es un proceso del pueblo paraguayo, de sus autoridades, ciudadanos, partidos políticos, es decir, de quienes allí proceden a ejercer esas actividades que están involucradas, naturalmente, con la posibilidad de alcanzar el mejor sistema democrático en ese país.

Por tanto, es del caso señalar que, con esta redacción, no podemos acompañar esta declaración -no tendríamos inconveniente de acompañarla si hubiera sido redactada de otra forma y en otras condiciones- en razón de que entre otras cosas se formula en momentos en que hay un proceso propio de Paraguay en el que no tenemos que intervenir, más allá de demostrar cierta solidaridad muy genérica con la democracia y con la capacidad que este sistema tiene de alcanzar gobernantes representativos. Reitero que no podemos incidir en momentos en que el proceso político en Paraguay está en pleno desarrollo -se trata de un proceso intrincado- y es muy difícil saber cuál va a ser su solución real. Asimismo, este proceso no tiene sólo un presente sino también un pasado muy reciente al que está vinculado. Además, se da la particularidad de que ciudadanos que en este momento reciben el anatema y la condena por actitudes que pueden calificarse de golpistas, como es el caso del General Oviedo, no hace mucho tiempo fueron elevados a la categoría de verdaderos héroes nacionales, porque fueron quienes, adoptando una actitud en la que había decisión, coraje y disposición de asumir todas las consecuencias, procedieron a quebrar la larga dictadura del General Stroessner.

Creemos que a la declaración le faltó alguna calificación de los gobernantes, porque no solamente en estas oportunidades alcanza con que hayan sido gobernantes electos por el pueblo paraguayo, pues todos sabemos cómo fueron electos. ¿Acaso nos hemos olvidado que el actual Presidente de la República del Paraguay no fue quien ganó las elecciones y que éstas las ganó con el apoyo del entonces Jefe del Ejército, General Oviedo? Por tanto, a título personal digo que no existe la representatividad que esta declaración da y que no debemos intervenir, mediante estas actuaciones, en los procesos políticos de los países hermanos.

Estos elementos deben ser cuidadosamente preservados y tenidos en cuenta cuando se procede a realizar este tipo de manifestaciones. Debemos tener presente que estas manifestaciones de carácter internacional que realiza el Parlamento uruguayo -una de sus ramas- se hacen en un ámbito propio del Estado. Acá no hay política internacional del Senado, de la Cámara de Representantes ni de sectores, corporaciones o grupos; lo que existe es una única política internacional de Estado que es la que lleva adelante el Poder Ejecutivo. Por esa razón, hacemos este tipo de observaciones.

Además, queremos mencionar algo que nos preocupa enormemente. Me refiero a las manifestaciones realizadas por el señor Senador Mallo con respecto a unas infelices y lamentables declaraciones del Canciller argentino Guido Di Tella, cuando comparaba la actual circunstancia de Paraguay con la situación generada en el gobierno del Mariscal Francisco Solano López y con la sangrienta e injusta -tremendamente injusta- guerra de la Triple Alianza; hablamos aquí de países rapaces procurando sacarle al débil para acrecentar su potencialidad.

SEÑOR BATLLE. - No apoyado.

SEÑOR SANTORO. - Digo todo esto, porque entiendo que el MERCOSUR está constituido de manera similar a la Triple Alianza. Sin embargo, no vamos a hacer mayores refe-

rencias a estas declaraciones del Canciller Di Tella, pero sí queremos decir que el MERCOSUR no habilita a hacer este tipo de presentaciones o a estas formas de actuaciones.

Recordemos, pues, lo que consta en el informe del Senado de la República que firmamos todos cuando se aprobó el Tratado, en el que se hacía referencia a la supranacionalidad como uno de sus elementos fundamentales. Decimos esto porque si hay algo que preserva el Tratado del MERCOSUR es la soberanía de los países que lo firmaron y lo llevan adelante. En dicho informe se dijo que el Tratado de Asunción es un acuerdo de voluntades tendientes a constituir en el futuro un mercado común. No constituye, pues, en su etapa actual, una organización internacional. No tiene los rasgos de autonomía funcional, institucional y financiera de que son dotados dichos organismos. No ha sido intención de las partes crear aquí una organización internacional con personalidad jurídica distinta de aquella de los propios Estados parte. Por ello hay que descartar aplicaciones del principio de supranacionalidad.

Cuando vemos que a través de las declaraciones del Canciller Guido Di Tella se muestra al MERCOSUR como un elemento habilitante para realizar ciertas intervenciones en las políticas propias de cada uno de los Estados, no podemos hacer otra cosa que rechazar tal posibilidad.

Sobre el MERCOSUR se han hecho -como lo señaló en su momento el señor Senador Pereyra- algunas precisiones con respecto a ciertas declaraciones de Presidentes o Ministros. En tal sentido, aquí tenemos lo resuelto en la reunión cumbre de Presidentes del MERCOSUR realizada en Las Leñas, en la Provincia de Mendoza, República Argentina, el 27 de junio de 1992. En esa oportunidad los Presidentes ratificaron que la plena vigencia de las instituciones democráticas es un supuesto indispensable para la existencia y el desarrollo del MERCOSUR. Naturalmente, estamos de acuerdo con que el sistema democrático es esencial para que ello ocurra, pero no con la posibilidad de que el MERCOSUR, con sus integrantes, pueda realizar políticas -como lo dice el Canciller Guido Di Tella- de intervención.

Esta declaración -cuyo contenido no debe tener la intención de quienes la redactaron- menciona la preocupación demostrada por los países integrantes del MERCOSUR procurando soluciones que evitaran el quiebre institucional y da la impresión que estaría en la línea que marca el Canciller de la República Argentina. El MERCOSUR no se formó para intervenir en las políticas internacionales. Estamos de acuerdo con que este Mercado debe funcionar adecuadamente, con sistemas democráticos, y con que se hagan todas las declaraciones que se lleven adelante. Sin embargo, queremos señalar que no admitimos de ninguna manera que los paises signatarios -entre los que sabemos se encuentran dos colosos- cuenten con la posibilidad de tener una participación, más allá de la propia del Tratado, en los procesos internos de los países del MERCOSUR.

Queremos señalar estos elementos, a los efectos de indicar que estos pasos deben darse con sumo cuidado, porque rechazaríamos en forma hasta si se quiere violenta si en algún país de América se efectuaran este tipo de declaraciones, basándose en el MERCOSUR para intervenir en nuestra política interna. Cuando se empieza a andar por estos caminos no se sabe dónde se va a detener. En ese sentido, creemos que el Uruguay tiene una muy rica historia que le está indicando que estos caminos no deben ser recorridos ni tampoco se debe permitir que ello se haga. ¡Vaya si el Paraguay también lo tiene conocido históricamente en distintas oportunidades!

Quiero decir, entonces, señor Presidente, que no estamos en condiciones ni estamos dispuestos a votar esta declaración con este texto.

Dejamos a salvo la conducta adoptada por el señor Canciller de la República Argentina, en la parte en que esta declaración dice que expresa su satisfacción por la actitud asumida por el Poder Ejecutivo del Uruguay; no tenemos inconveniente en considerar que ha sido una actitud que puede ser calificada de apropiada. Allí se habla de la actitud asumida por el Poder Ejecutivo, a través de su Canciller y por otros medios, en la difícil circunstancia que está viviendo el pueblo paraguayo.

Creemos que se actuó correctamente, pero de manera especial o específica queríamos decir que estas declaraciones no deben generar un mensaje que pueda interpretarse como intervención en los procesos políticos de países hermanos. La política internacional es conducida por el Poder Ejecutivo y, por lo tanto, es una política de Estado; en esa condición se debe ser muy cuidadoso en lo que tiene que ver con todas estas manifestaciones.

Por otra parte, queremos expresar que en lo que corresponde a las actitudes que pueda adoptar el Senado, estimamos que también deben ser siempre muy cuidadosas y precisas.

Naturalmente, observamos que esta declaración tiene una falta. El señor Senador Pereyra dice que no se ha nombrado para nada a los Estados Unidos. ¡Vaya si hubiera sido necesario que lo nombraran, cuando la actuación del señor Embajador de aquel país en este proceso de Paraguay fue realmente lamentable y digna de ser calificada como imprudente, habilitando su rechazo!

SEÑOR PEREYRA. - ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR SANTORO. - Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE. - Puede interrumpir el señor Senador Pereyra.

SEÑOR PEREYRA. - No creo que no hubiera que nombrar al Embajador de los Estados Unidos, que nada tiene que

ver con el sentido de esta declaración, que no se refiere a las agresiones que ese país pueda haber realizado en algunos lugares del mundo o con aquéllas que pueda realizar.

Por otra parte, me extraña que se pretenda encontrar en esto una similitud o alguna relación con una afirmación tan infeliz como la del señor Canciller Guido Di Tella. La declaración no hace referencia, ni expresa ni implícitamente, a sus declaraciones. A nadie se le puede ocurrir que estamos aquí justificando la agresión de la Triple Alianza. Realmente, jamás pensé que se pudiera decir esto en el Senado. Reitero que no tiene nada que ver esta declaración. De lo que se trata es de la solidaridad con un régimen que ha sido admitido como legítimo por nuestro país y por las demás naciones del mundo con las que mantiene relaciones.

¿Que tuvieron imperfecciones las elecciones en Paraguay? Es cierto; pero ello no nos permite decir que es igual el señor Wasmosy, Presidente reconocido por los uruguayos, al militar golpista. A mi juicio, no podemos establecer una comparación entre ambos. Mucho menos aun cuando todos sabemos que esta historia de América está repleta, saturada y avergonzada por los golpes que los militares han dado a las instituciones democráticas.

¿Cómo vamos a buscar justificaciones o efectuar comparaciones entre gobernantes electos y presentes dictaduras en este encuadre político americano en el que tantas veces las Fuerzas Armadas han arrasado con las instituciones y en el que hasta hace pocos años tuvimos que sufrir que los militares y los civiles que les secundaron se llevaran por delante la Constitución, la ley, las libertades y la vida de la gente, torturando y matando? ¿De qué intervenciones estamos hablando, señor Presidente? ¿De la acogida generosa que un gobierno democrático de la República Argentina dio a Wilson Ferreira Aldunate, a Héctor Gutiérrez Ruiz y a tantos otros que allí fueron a refugiarse para evitar la persecución de los militares uruguayos, ensoberbecidos por el poder y de los ataques a los que luego los sometió el gobierno militar de ahí? No, señor Presidente. Sufrimos mucho a causa de todo eso. No nos quedamos doce años en nuestra casa solamente esperando que volviera la legalidad; dentro de lo que nos fue posible, procuramos defender los derechos del pueblo uruguayo mancillados. Mal podríamos venir entonces ahora a justificar un golpe militar en el Paraguay, y tampoco puede hacerlo ningún integrante de la Comisión de Asuntos Internacionales, ni de este Senado.

Cuando se comenzó a redactar la Declaración, el señor Senador Garat pidió que se hiciera una referencia a la legitimidad de los gobernantes. El hecho de que en las elecciones paraguayas haya habido cierta irregularidad no ha impedido que el mundo entero reconozca como gobierno legítimo a aquel que ha sucedido nada menos que al general Stroessner, uno de los dictadores más sanguinarios que ha visto América en toda su historia.

De modo que al proponer esta Declaración no estamos justificando el episodio de la Triple Alianza, ni adhiriendo a las palabras totalmente infelices del Canciller argentino. Tampoco estamos haciendo una comparación entre la dictadura de un país o la de otro; sí estamos realizando una comparación entre gobernantes pacíficamente admitidos por el pueblo, con visos de legitimidad, y otros que esgrimen el machete y la metralleta para pretender ascender al poder.

Creo que seguir hablando de estas cosas en este recinto es, casi diría, ofender la dignidad del Parlamento. Con todo respeto, considero que seguir pensando que alguien pueda decir que este documento de solidaridad con la democracia, que expresa el deseo de que no se quiebre la institucionalidad democrática en los países del MERCOSUR constituye un atentado que está fuera de toda discusión.

(Suena el timbre indicador de tiempo)

SEÑOR PRESIDENTE. - Ha concluido su tiempo, señor Senador. La Mesa le sugiere que concluya su pensamiento.

Puede continuar el señor Senador en uso de una interrupción.

SEÑOR PEREYRA. - Creo que si el Uruguay sabe prepararse, el MERCOSUR le deparará muy buenas posibilidades. Sin embargo, si el precio es admitir que los militares u otras dictaduras en alguno de los países firmantes del Tratado se adueñen del poder y sean los que discutan de igual a igual con los gobernantes democráticos -cuyo mantenimiento el pueblo uruguayo exige y exigirá, para honor de este país y de su historia- entonces declaro que, en tales condiciones, no me satisface, ni le sirve al país.

SEÑOR PRESIDENTE. - Puede continuar el señor Senador Santoro.

SEÑOR SANTORO. - Queremos señalar en forma muy enfática que rechazamos plenamente lo que se ha anunciado, en el sentido de que los integrantes del MERCOSUR pueden generar una especie de rebrote de la enmienda Platt, de la doctrina Monroe, de la intervención multilateral y de tantas otras actitudes que América ha sufrido y que aún le duelen. Es posible que nuestras palabras parezcan exageradas, pero en lo que respecta a la independencia y a la soberanía de los pueblos ¡vaya si en esta Sala resonó en el mayor de los silencios, durante muchos años, el eco de los pronunciamientos de Senadores muchos más valiosos que quien ahora hace uso de la palabra! Fueron expresiones que anunciaban y denunciaban actitudes políticas de intervención.

Por nuestra parte, deseamos que lo que estamos diciendo hoy en el Senado de la República, nuestras observaciones y nuestra actitud recelosa con respecto a la posibilidad de que el MERCOSUR se transforme en un mecanismo apto para intervenciones, se convierta en el mayor de los errores y la historia no permita que eso se concrete en la realidad. Así,

habremos logrado que triunfen la independencia, la soberanía y la democracia de los pueblos americanos.

SEÑOR HEBER. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR HEBER. - Señor Presidente: a mi juicio, la discusión sobre el proyecto de resolución ha derivado hacia otros temas en los que el Senado ha incursionado involuntariamente.

Quiero decir que voy a votar el proyecto de resolución propuesto por la Comisión de Asuntos Internacionales, en el entendido y con el alcance que le ha dado el Presidente de dicha Comisión, señor Senador Pereyra; esto me parece más que suficiente para acompañar la iniciativa.

Por otro lado, esto no quiere decir que no esté de acuerdo con las observaciones realizadas por el señor Senador Mallo; a mi juicio, son muy importantes y también lo es el hecho de dejar constancia de que el MERCOSUR no es lo mismo que la Triple Alianza, tal como lo señaló el Canciller.

SEÑOR BATLLE. - Nos están ofendiendo gratuitamente desde hace un rato y no tienen ningún derecho a ofender al Partido Colorado.

(Suena campana de orden)

SEÑOR PRESIDENTE. - La Mesa recuerda al señor Senador Batlle que el señor Senador Heber está en el uso de la palabra.

Puede continuar el señor Senador Heber.

SEÑOR HEBER. - El Partido Nacional tiene todo el derecho del mundo a expresar su opinión aquí y en cualquier lugar. Creemos que no se puede comparar al MERCOSUR con la Triple Alianza. Esto es lo que nosotros pensamos; y el Partido Colorado tiene todo el derecho de afirmar lo contrario. Nosotros decimos lo que nos parece y en este sentido, me solidarizo con las expresiones vertidas por el señor Senador Mallo.

Por otro lado, confieso que vi con cierta preocupación la intervención de la Embajada americana en los sucesos que tuvieron lugar en el Paraguay, aunque nada tiene que ver esto con el proyecto de resolución. Pero es importante levantar nuestra voz y señalar, reitero, la preocupación por la injerencia que tuvo la Embajada americana en los acontecimientos ocurridos en ese país, brindando noticias de la realidad interna paraguaya mucho más cercanas a la verdadera situación de lo que la prensa paraguaya estaba manejando. Nos preocupa esa actitud porque la estamos viendo también en otras partes de América. Hoy Estados Unidos pone nota a algunos países, los califica, a propósito de la lucha contra el narcotráfico. Algún día podríamos analizar aquí en el Senado, qué tipo de calificaciones hace y qué tipo de flechamientos e intereses económicos hay detrás de todo eso. Por mi parte, no intervengo en los asuntos internos de Colombia, así como tampoco lo hago en temas que no conozco; no puedo decir que sí ni que no, pero sí sé que hay una injerencia que asusta y que, de alguna manera, debemos levantar la voz en este ámbito para señalar ese hecho. Me parece oportuna la observación que ha hecho el señor Senador Mallo en cuanto a la injerencia de la Embajada americana en estos sucesos lamentables del Paraguay.

Nada más, señor Presidente.

SEÑORA ARISMENDI. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra la señora Senadora.

SEÑORA ARISMENDI. - Señor Presidente: saludo el hecho de que nuestra Comisión de Asuntos Internacionales del Senado haya presentado esta declaración a consideración del Cuerpo en el día de hoy como urgente.

El señor Senador Pereyra indicó que la resolución debía aprobarse en el día de hoy, en virtud de la actualidad del tema y de la sensibilidad que, seguramente, este Cuerpo va a demostrar con respecto al pueblo paraguayo. Asimismo, expresó que si se postergaba el tratamiento de ese asunto, sería tarde. Por lo bajo, yo comenté que ojalá tuviera razón el señor Senador Pereyra. Esto no implica, de ninguna manera, que nuestra Comisión de Asuntos Internacionales encuentre una fórmula a fin de que este Cuerpo se pronuncie por unanimidad frente a los sucesos acaecidos en la hermana República del Paraguay.

Seguramente, cualquiera de nosotros hubiera redactado de manera distinta esta declaración. Es probable que hubiéramos querido plasmar lo que pensamos con respecto a los hechos actuales y a las causas que los originaron. Se ha hablado acerca de la eliminación de fronteras. Por eso, deseo recordar que ya se han eliminado fronteras, por ejemplo, cuando se violaron los derechos humanos y cuando se instauró una supranacionalidad del terror, de la persecución y de la desaparición. Esto quedó demostrado cuando aparecieron los archivos del terror en el Paraguay.

A mi juicio, estos elementos siguen latentes en los países de la región. Sin duda, si yo hubiera redactado esta declaración y no aspirara a que se aprobara por unanimidad, incluiría todos estos aspectos. Además, me solidarizaría con la totalidad del pueblo paraguayo. ¡Pobre pueblo paraguayo que durante décadas estuvo sumido en el terror, en la desaparición, en las dictaduras y en la falta de democracia! Durante generaciones, con costo de vidas, sangre y sacrificios, llegó a esta situación en la que se encuentra actualmente. El pueblo tuvo que salir a la calle a defender su institucionalidad democrática y a respaldar a sus gobernantes. Estoy segura de que

todos se pronunciaron por la institucionalidad democrática y por la defensa de las instituciones y del Gobierno electo.

Se ha hablado de la solidaridad con los gobernantes. Podría preguntarme si, dentro de una semana, quizás, podría estar solidarizándome con el General Oviedo, porque puede llegar a ser gobernante de ese país, tal como se están dando las circunstancias. Creo que el destino de nuestros pueblos está absolutamente entrelazado desde la época de la independencia, y lo estuvo aún más en las épocas negras, del terror, de la persecución y de las indagatorias.

SEÑOR MALLO. - ¿Me permite una interrupción, señora Senadora?

SEÑORA ARISMENDI. - Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE. - Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR MALLO. - La señora Senadora Arismendi ha dicho que, quizás, en una semana se podría estar solidarizando con el General Oviedo, si extendiera esa solidaridad a los gobernantes. Por ello, deseo recordarle que el General Oviedo es Ministro de Defensa del Paraguay y, en consecuencia, gobernante. Por lo tanto, ya está dada la solidaridad al General Oviedo. Creo que el señor Senador Pereyra ha incurrido en un error.

Me sentiría avergonzado y le faltaría el respeto que se merece si le atribuyera el compartir de una interpretación malévola de la declaración. En ese sentido, aclaro que no tengo dudas respecto del señor Senador Pereyra ni del resto del Cuerpo. Lo que sucede es que las declaraciones del Canciller argentino fueron las que introdujeron un elemento de confusión. Si esto se aclarara, no tendría inconveniente en votar la declaración.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE. - Puede continuar la señora Senadora Arismendi.

SEÑORA ARISMENDI. - Personalmente -y creo que también muchos de nosotros- tendría que hacer algunas consideraciones respecto de ciertos elementos que fueron mencionados en esta sesión con relación al MERCOSUR. Por ejemplo, podría decir que, a nuestro juicio, es una unión aduanera. Asimismo, hemos reclamado y defendido los principios de no intervención y de no injerencia en los asuntos internos. Sin embargo, cuando se violan los derechos humanos es necesario manejar otras consideraciones. Entiendo que el MERCOSUR, a pesar de ser una unión aduanera defectuosa, sirve para apoyar a los pueblos y defender las instituciones democráticas y los derechos humanos. Entonces, ¡bienvenido sea!

He escuchado con mucha atención y beneplácito las manifestaciones realizadas con respecto a la injerencia norteamericana. Eso no es una novedad para ninguno de nosotros. Todos estaremos de acuerdo en que primariamente, epidérmicamente, afectivamente, como uruguayos -más allá de los matices y diferencias- nuestra primera reacción ha sido la del dolor y solidaridad frente a la democracia agredida y amenazada en el Paraguay. Por lo tanto, creo que debemos encontrar el camino necesario para que este Cuerpo -como expresión de sentimiento de los uruguayos en su conjunto- encuentre la fórmula para que en el día de hoy el Senado de la República Oriental del Uruguay se pronuncie enfática y enérgicamente respaldando al pueblo paraguayo. No debemos olvidar que siempre hemos estado muy cerca de nuestro pueblo hermano, con quien hemos compartido alegrías, historia y, desgraciadamente, tanto sufrimiento.

En ese sentido, solicito que el Cuerpo, más allá de las diferencias y de los posibles debates, acuerde una resolución que pueda ser aprobada por unanimidad.

SEÑOR PEREYRA. - ¿Me permite una interrupción, señora Senadora?

SEÑORA ARISMENDI. - Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE. - Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR PEREYRA. - Señor Presidente: he defendido esta declaración porque fue sostenida unánimemente por todos los integrantes de la Comisión de Asuntos Internacionales. En su redacción intervinieron casi todos ellos, por lo menos, de los que asistieron a la sesión de ayer. Por ejemplo, puedo citar a los señores Senadores Ricaldoni, Gargano y, de una manera indirecta, Garat, quien en el día de hoy me dijo que había recogido fielmente su aspiración. Por supuesto que si el Senado quiere modificar esta declaración, no me voy a oponer; pero deseo recalcar que en ella participaron representantes del Partido Colorado, del Partido Nacional y del Frente Amplio. Lamentablemente, no pudo ser consultado el señor Senador Michelini.

Todo esto refleja el sentimiento unánime de la Comisión que no tuvo en cuenta -porque no era necesario- la declaración del Canciller argentino, ni la política de los Estados Unidos, puesto que nada de ello estaba en juego para esta resolución.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE. - Puede continuar la señora Senadora Arismendi.

SEÑORA ARISMENDI. - Gracias, señor Presidente, pero ya he concluido mi exposición.

SEÑOR COURIEL. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR COURIEL. - Señor Presidente: esta no es una declaración casual, circunstancial. Sin ninguna duda, los acontecimientos del Paraguay obligaban a la Comisión de Asuntos Internacionales a emitir una declaración, que se hizo a punto de partida de un largo informe del señor Ministro de Relaciones Exteriores. Lo que fundamentalmente ha sido tomado en cuenta en ella son, pues, las informaciones brindadas en el día de ayer en Comisión por el Canciller de la República.

Diría que esta es una declaración que tiene un carácter genérico y fundamentalmente de defensa a la democracia. La voy a leer de atrás hacia adelante, sobre todo, para ver si podemos aunar criterios con los señores Senadores Santoro y Mallo, a los efectos de que se apruebe por unanimidad

El señor Senador Pereyra no me nombró, porque no participé en la redacción en forma directa, aunque sí lo hice en la reunión. De todos modos, yo la leí y la firmé.

El punto 4° establece: "En consecuencia, expresa su satisfacción por la actitud asumida por el Poder Ejecutivo del Uruguay, a través de su Canciller y por otros medios, en las difíciles circunstancias que está viviendo el pueblo paraguayo". Esto se votó por unanimidad en la tarde de ayer, repito, una vez escuchado el informe del Canciller, parte de cuyas expresiones se hicieron públicas. Por lo tanto, lo que la declaración refleja es ese informe brindado por el señor Ministro de Relaciones Exteriores.

El punto 3° dice: "El éxito del Tratado de Asunción está indisolublemente ligado a la organización democrática de los países signatarios. Su vigencia efectiva y no condicionada a ningún poder fáctico no legal, es condición básica del Tratado y, por ello, debe ser enfáticamente defendida".

Nos decía ayer el Canciller Ramos que lo ocurrido en el Paraguay genera, sin ningún tipo de dudas, dificultades al propio MERCOSUR. Y para reafirmar esto, señalaba que una cosa es que cuatro países que tienen regímenes democráticos conversen para llegar a un acuerdo con la Unión Europea, y otra que lo hagan a posteriori de los hechos ocurridos en el Paraguay. Quiere decir, entonces, que lo que traduce este tercer punto es esa afirmación del señor Ministro de Relaciones Exteriores de nuestro país.

El segundo punto establece: "La necesidad de preservar la plena vigencia de la democracia por considerar que sin ella no son posibles ni la libertad, ni la dignidad de los pueblos. En tal sentido, justifica y comparte la preocupación demostrada por los países integrantes del MERCOSUR, procurando soluciones que evitaran el quiebre institucional".

Pienso que para nosotros la democracia se ha transformado, no en un instrumento, sino en un estilo de vida y en un fin en sí mismo. De manera que, desde ese punto de vista, lo que estamos apoyando son los principios básicos de la democracia. El señor Canciller planteaba que los tres países del MERCOSUR sentían que si las libertades básicas, el Parlamento y un Presidente libremente elegido se veían afectados -es decir, si las instituciones democráticas no se manteníanprobablemente el Tratado de Asunción condenaría de tal manera al Paraguay que podía quedar excluido de él. Entonces, si desde el punto de vista jurídico y político ésa es la resolución del MERCOSUR, entendemos que este segundo punto es absolutamente indispensable.

Lo que pretende el primer punto es, en definitiva, expresar nuestra solidaridad con la democracia. La intención no es ser solidario con el general Oviedo si mañana se transforma en Presidente, sino declarar nuestra total solidaridad con gobernantes y formas institucionales que el pueblo paraguayo ha elegido para regir su destino. En consecuencia, lo que estamos defendiendo es el principio de autodeterminación de ese pueblo paraguayo.

Es evidente, señor Presidente, que el MERCOSUR es un hecho nuevo en este mundo; pero no algo menor. Ha trabajado, fundamentalmente, sobre la base de relaciones comerciales; sin embargo, también involucra situaciones políticas enormemente trascendentes.

Ayer el señor Canciller hizo referencia al acuerdo con Chile, que aún no ha concluido. Muchas veces, y por varias vías, este país intentó "bilateralizar" la negociación, pero el MERCOSUR se mantuvo unido para negociar con él, con Bolivia y ojalá que mañana también lo haga para negociar con los Estados Unidos. Repito que esto no es algo menor, puesto que reviste una gran trascendencia el hecho de que cuatro países comiencen a tener políticas comunes de relacionamiento internacional. Entonces, si los países del MERCOSUR, sea en Ouro Preto o en Colonia, han defendido permanentemente estos principios democráticos y uno de ellos los deja de lado, sin duda que de alguna manera se está excluyendo.

Honestamente digo al señor Senador Mallo que cuando ayer se trató el tema, yo no conocía las declaraciones hechas por el Canciller argentino. Creo que son terribles. Estoy absolutamente de acuerdo en que no es posible comparar el tema de la Triple Alianza -que condeno al igual que el señor Senador Mallo- con la postura sostenida por las Cancillerías uruguaya, brasileña y argentina, que no significa otra cosa que defender principios democráticos y basarse en elementos políticos y jurídicos básicos para llevar adelante determinada resolución.

Creo que no podríamos explicitar en una declaración de este Senado si Estados Unidos tuvo injerencia o no. Por supuesto que yo también estoy en desacuerdo con las múltiples formas de injerencia que los Estados Unidos han tenido, bajo las más diversas formas, en América Latina. Ahora, la injerencia ya no se debe al problema de la Guerra Fría, no está motivada por la seguridad de los Estados Unidos, que quedaba limitado, debilitado, según su concepto, por la presencia de la Unión Soviética, porque ésta ya no existe. Pero resulta

que ahora hay narcotráfico y los Estados Unidos se pueden dar el lujo de ir a Panamá para, por la vía armada, de la intervención, llevarse a un gobernante a una cárcel de ese país. Esto es algo que de ninguna manera puedo aceptar. De algún modo aparecen elementos también vinculados a la injerencia en el narcotráfico en Colombia, Bolivia y Perú. Por esta razón, me ha parecido estupenda la declaración que el señor Presidente de la República hizo en Quito, cuando explicitó que el tema del narcotráfico no se podía tomar aisladamente en cada uno de los países latinoamericanos. ¿Por qué? Porque aquí no hay sólo un problema de oferta de la droga, sino también de demanda, que Estados Unidos permanentemente se niega considerar. Entonces, me parece un hecho muy positivo que el señor Presidente de la República haya dicho que este es un problema, no de Colombia, ni de Bolivia o del Perú, sino de toda América Latina.

SEÑOR PEREYRA. - ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR COURIEL. - Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE. - Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR PEREYRA. - Señor Presidente: creo que es oportuno recordar que cuando este Senado consideró que los Estados Unidos estaba interviniendo para amordazar a Cuba, el 16 de mayo de 1995, por unanimidad votó una declaración de condena a dicha intervención. En esa condena estuvimos todos.

Es cuanto deseaba señalar.

SEÑOR PRESIDENTE. - Puede continuar el señor Senador Couriel.

SEÑOR COURIEL. - Señor Presidente: aquí hay un hecho nuevo y es que una República hermana tiene problemas con su democracia. Entonces, que Argentina, Uruguay y Brasil, respetando el principio de no intervención y de autodeterminación, estén presentes de una manera completamente distinta a como se hizo frente a otros golpes de Estado ocurridos en América Latina, también me parece un hecho positivo.

Resulta que, normalmente, cuando se suscitan hechos de esta naturaleza, el que está presente en exclusividad son los Estados Unidos, con su poder militar, económico y político.

Quiero que quede en claro esa sensación de fuerza positiva por el hecho de que los Embajadores, Cancilleres y Presidentes hayan tenido una presencia muy digna en esta problemática que está viviendo el Paraguay.

Voy a confesar, señor Presidente -para que sepan los señores Senadores Mallo y Santoro- que en la reunión de la Comisión de Asuntos Internacionales celebrada ayer, le pregunté al Canciller sobre el principio de no intervención. De alguna manera, todos los señores Senadores que integran esa Comisión manifestábamos nuestro total desacuerdo con la forma de resolver -todavía no sé cuál es- la problemática del Paraguay. Me refiero al señor Wasmosy como Presidente, y si el señor Oviedo va a ser designado, finalmente, Ministro de Defensa Nacional. Pero pienso que introducirnos en esa temática significa inmiscuirnos en los asuntos internos del Paraguay. A su vez, creo que la declaración debe ser suficientemente genérica para que, de ningún modo, se vulnere el principio de no intervención y de autodeterminación de los pueblos.

Deseamos aclarar que por estos elementos que acabamos de expresar, acompañamos el proyecto de resolución que, finalmente, aprobó la Comisión de Asuntos Internacionales del Senado.

SEÑOR BATLLE. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR BATLLE. - Señor Presidente: creo que la discusión se ha salido de cauce y que, lamentablemente, nos hemos ido a una cantidad de áreas a las que no deberíamos haber llegado.

Por supuesto que voy a votar la declaración aprobada por la Comisión de Asuntos Internacionales y que hubiera preferido, quizá, que fuera más genérica, en defensa de la libertad de los pueblos y de la democracia. Posiblemente, preferiría no haber hecho referencia alguna a ningún otro aspecto vinculado al MERCOSUR, porque creo que eso supone entrar en un área riesgosa.

Las realidades muestran que las voluntades políticas pueden apuntar hacia un lado, pero, a veces, los hechos se dirigen hacia otro. Si en el día de mañana sucediera una situación trágica de quiebra institucional en un país muy grande de la Comunidad Económica Europea, no sé si los restantes estarían en condiciones de echarlos o de que se rompiera el Tratado de Roma.

Por lo tanto, no me parece conveniente que se hiciera una referencia a ligar tanto el éxito del MERCOSUR con la vigencia de las instituciones democráticas. Creo que tendríamos que habernos referido únicamente a las instituciones democráticas y a la libertad de los pueblos, pues no tenemos que hacer solamente declaraciones ni adoptar conductas de esta naturaleza cuando se trata de un país del MERCOSUR. ¿Quiere decir, entonces, que cuando se trata de uno que no lo integra, le daríamos la espalda y nada diríamos?

De modo que, habiendo tomado la decisión de acompañar este proyecto de resolución, creo que hubiera sido mejor encuadrarla en términos más generales sin entrar a hacer las apreciaciones que se han manifestado. Sin embargo, hemos derivado en otros territorios, terrenos y afirmaciones.

Asimismo, deploro y lamento profundamente los adjetivos utilizados con respecto al tema histórico de la Triple Alianza, vertidos por los señores Senadores del Partido Nacional, porque no debemos olvidar que muchos miles de orientales estuvieron del otro lado y merecen nuestro respeto; tenemos una visión completamente distinta de esos hechos.

Creemos que, sin duda alguna, Francisco Solano López fue uno de los dictadores más terribles que ha recordado la historia de este continente. Prueba de ello la han dado algunos ciudadanos blancos, muertos y asesinados por él, como Rodríguez Larreta y De las Carreras. Inclusive, alcanzó hasta su propia familia; llegó a encerrar en un carrón con barrotes, a su madre y hermanas.

He tratado de estudiar ese tema con objetividad, basándome en textos -que no son los de aquellos que participaron directamente- fundamentalmente, en los de Pelhan Orton-Box y en los de algunos otros. Pienso que en ese cúmulo de cosas que suponen las causas que determinan los hechos históricos -que nunca puede identificarse como una sola causa- hubo un ingrediente psicopático -si es que el señor Senador Cid me permite emplear ese término- que representó una de las razones que más incidió en las tragedias que se vivieron. Y fue aquel que, habiendo tenido una participación tan importante en los Acuerdos de San Nicolás entre Mitre y Urquiza, hizo creerle que -por la riqueza que había generado el aislamiento y la paz desde don Gaspar Rodríguez de Francia hasta su padre- había llegado el momento de colocar al Paraguay en el corazón de América y de hacerlo el eje de la vida política de la región. Para ello, vistiéndose como Napoleón III e imitándolo, pidió a la República Argentina invadir el territorio brasileño pasando por Corrientes.

Por lo tanto, advierto que vemos los hechos por lados distintos. Sin embargo, debo señalar al señor Senador Mallo que mi antepasado directo fue el médico del Hospital de Sangre de la familia López, y en mi casa está uno de los crucifijos de Madame Linch. Así es que, conocemos bastante de esos hechos. De todas maneras, creo que en un país en el que tantas personas opinamos diferente a los señores Senadores del Partido Nacional, que las apreciaciones vertidas tendrían que haberse efectuado sin necesidad de adjetivar como lo hicieron, pues también a mí me han obligado a expresarme de esta forma.

Con respecto a las intervenciones a que hacía referencia el señor Senador Santoro, estoy de acuerdo con él en cuanto a que debemos hacer lo posible para que no ocurra en ningún lugar del mundo. Lamentablemente, la historia del hombre en este planeta, organizado en países, tribus, hordas, clanes o detrás de caudillos, no representa más que la historia de las intervenciones. Nosotros intervenimos en las guerras argentinas. Precisamente, fueron militares uruguayos los que acompañaron a Rosas primero y a Mitre después; fue Oribe primero y el General Flores después. Quiere decir que siempre hemos intervenido, por lo que no vamos a engañarnos. Lo que sucede es que algunos veíamos esos hechos como buenos y otros, del lado de enfrente, como malos. Que los Estados Unidos han intervenido y mal, por cierto que es así; que otras naciones han intervenido y mal, por cierto que lo han hecho. Nos fijamos más en los Estados Unidos porque vivimos más cerca de ese país, pero si estuviéramos en el corazón de Europa Central o viviéramos en Chechenia, ¡vaya a saber qué clase de intervención sería aquella por la que encenderíamos nuestros corazones para tratar de protestar contra ella y luchar por la libertad de los pueblos!

Por cierto, las naciones de este planeta cada día se aproximan más, pese a lo cual las intervenciones en algunos casos ni siquiera son posibles. Basta ver lo que ocurre con la OTAN, que no puede intervenir para evitar el genocidio en Bosnia. Es más; nos hemos encontrado hace pocos meses con que nuevamente ha habido terribles y brutales campos de concentración en Serbia contra bosnios; hemos visto violar totalmente los derechos humanos, abusando de las mujeres para hacer una limpieza de vientres y todo tipo de acciones espantosas. Esto ocurre nada menos que en Europa, que tantas veces nos ha criticado por nuestra inconducta política.

Entonces, sin llegar a pensar que siempre tuvo razón don Juan Andrés Ramírez cuando hablaba de los golpes buenos y los golpes malos, me remito a lo que expresaba don José Batlle y Ordóñez cuando en La Haya, a principios de este siglo, manifestó que si tantas veces las naciones se han unido para el mal, bueno sería que comenzaran a hacerlo para el bien.

En cierta medida, las acciones de las Naciones Unidas y la presencia de nuestras Fuerzas Armadas para consolidar encuentros de paz son algo nuevo en el Derecho Internacional, que no avalan las intervenciones de la naturaleza que refirió con acierto el señor Senador Santoro. Sin embargo, ello demuestra que en el mundo internacional, el Derecho está teniendo una evolución que permite, fundamentalmente a los países pequeños como los nuestros, pensar que esas instituciones jurídicas de carácter internacional algún día se volverán en nuestro favor y serán nuestro escudo.

Por lo tanto, cuando manifestamos aquí que las naciones del MERCOSUR están sosteniendo -no por el éxito del Tratado, sino, justamente, por la esencia de la vida de los pueblos- que se comprometen a defender la libertad, estamos formulando una declaración que incluye también la defensa de nuestras propias libertades. Todo aquello que viven otros pueblos, en el día de mañana les puede suceder a los nuestros.

Por todos estos motivos, señor Presidente, me afilio a esta tesis y señalo que los países pequeños no sólo viven del respeto a la ley; cuando ellos no poseen fuerzas por sí mismos, es bueno que comiencen a darse instituciones internacionales que constituyan también anclas a las cuales podamos referir nuestra tranquilidad pública, pero no basada ésta únicamente en nuestro coraje, decisión y esfuerzo, porque pese a ello alguna vez -muy pocas, por cierto- observamos que en el Uruguay estos conceptos también fueron quebrados.

Por todo lo que he manifestado, estoy dispuesto a votar la moción propuesta por la Comisión, por intermedio de su Miembro Informante.

SEÑOR HIERRO LOPEZ. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR HIERRO LOPEZ. - Hemos podido realizar algunas consultas que nos permiten pensar que una pequeña corrección en el texto habilitaría la unanimidad del respaldo de todos los Senadores a la declaración en cuestión.

En este sentido, deseo consultar al señor Miembro Informante. Tengo la impresión de que el párrafo que ha provocado mayor disidencia es el segundo del numeral 3°) que comienza diciendo "Desde su vigencia efectiva" y termina con la palabra "defendida". El principio se encuentra enunciado en la primera frase del referido numeral, en la que se vincula en forma indisoluble la democracia con el éxito del MERCOSUR.

Por lo tanto, la consulta se dirige a saber si la Comisión aceptaría que el numeral 3°) quede redactado tal cual está, poniendo un punto final en la expresión "países signatarios". Con ello, desde mi punto de vista, se mantiene el concepto y se evita la frase que ha dado lugar a discusión. Concretamente, pregunto al señor Miembro Informante si está de acuerdo con la modificación propuesta.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor Senador Pereyra.

SEÑOR PEREYRA. - Antes que nada, debo decir que soy solamente el lector e informante de esta declaración. Por lo tanto, no puedo sugerir corrección alguna; entiendo que el dueño de la declaración es el Senado y está en sus manos, por lo que este Cuerpo puede introducir las modificaciones que estime conveniente.

SEÑOR COURIEL. - ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR HIERRO LOPEZ. - Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE. - Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR COURIEL. - Si la modificación implica una aprobación por unanimidad, el Frente Amplio está dispuesto a aceptarla.

SEÑOR PRESIDENTE. - Puede continuar el señor Senador Hierro López.

SEÑOR HIERRO LOPEZ. - Concretamente proponemos que se excluya el segundo párrafo del numero 3°) a los efectos de habilitar la unanimidad de la votación.

SEÑOR SANTORO. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR SANTORO. - Deseo manifestar que, de eliminarse el párrafo a que ha hecho referencia el señor Senador Hierro López, estamos dispuestos a votar esta declaración.

SEÑOR PRESIDENTE. - En virtud de que no hay conformidad del señor Miembro Informante, desde el punto de vista reglamentario correspondería votar el texto tal como vino de la Comisión.

SEÑOR PEREYRA. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR PEREYRA. - Después de haber oído las manifestaciones vertidas aclaro que si la tradición parlamentaria o el Reglamento admiten que el Presidente de la Comisión, recogiendo la opinión del Senado, pueda modificar el texto, no tengo inconveniente en que ella se concrete.

SEÑOR PRESIDENTE. - Por lo tanto, correspondería votar el artículo único del proyecto de resolución en un solo acto tal como viene de Comisión, con la única modificación de que el segundo párrafo del numeral 3°) terminaría con la expresión "países signatarios". La última parte de dicho párrafo quedaría suprimida.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el proyecto de resolución con las modificaciones introducidas.

(Se vota:)

-21 en 21. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

SEÑOR SARTHOU. - Pido la palabra para fundamentar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR SARTHOU. - No he querido hacer uso de la palabra con anterioridad porque me he sentido representado por las expresiones de los compañeros del Frente Amplio, así como por lo manifestado por el señor Senador Pereyra.

Si bien acompañamos esta declaración, debo decir que si en ella no figurara la expresión "los gobernantes" el texto hubiera resultado más adecuado, en la medida en que la interpretamos como una manifestación de solidaridad fundamentalmente con el pueblo paraguayo, que es el que viene sufriendo históricamente, a través del enriquecimiento y la tiranía de sus gobernantes, así como de la ausencia de medios de vida. Se trata de un pueblo que ha vivido sumido en la miseria y ha padecido grandes dificultades.

Quiero decir que es cierto lo que se planteó acerca de la presencia y el intervencionismo de los Estados Unidos; sin embargo, como se ha señalado, este fenómeno también ha ocurrido en Panamá y en toda la historia de América Latina. Ejemplo de ello fue la caída del Gobierno de Goulart, patrocinada por el Departamento de Estado, y la de Allende, confesada en "Las Memorias", por Kissinger. Este es el imperialismo que actúa en América Latina y ello se objetiva y refleja una vez más.

Por otra parte, podemos señalar el golpismo en América Latina. Al respecto, el señor Senador Pereyra decía que éste ha asolado a esta región. Desgraciadamente, la presencia del imperialismo y los golpes militares son las dos fuerzas tutelares que actúan impidiendo que se ejerciten la soberanía de los pueblos.

Por todo ello, nosotros desearíamos que esta declaración se interprete como una adhesión al pueblo paraguayo, así como a la institucionalidad y la democracia, y no tan sólo a los gobernantes que, muchas veces, han llegado a ese lugar por formas que no han sido legítimas. Se ha hablado, de alguna manera, de una aparente democracia que, en cierta forma, evita el intervencionismo, lo que también consideramos inadecuado, no sólo con respecto a los Estados Unidos, sino con relación a cualquier tipo de intromisión.

21) CONFLICTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE POR CAMIONES

SEÑOR PRESIDENTE. - Continúa en consideración el asunto que figura en el primer punto del orden del día.

SEÑOR SEGOVIA. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR SEGOVIA. - Respecto a la discusión relativa al tema del transporte, había hecho una moción a efectos de que su tratamiento se trasladara al ámbito de la Comisión de Transporte y Obras Públicas, con el fin de que, a corto plazo, se pueda proporcionar al Senado una declaración en ese sentido.

Formulo concretamente moción en ese sentido, a los efectos de habilitar su votación.

SEÑOR PRESIDENTE. - El pase a Comisión de la versión taquigráfica de las palabras pronunciadas en Sala creo que no requiere votación del Senado; puede hacerse de oficio por la Presidencia, y más aún en un caso como este, en que parecería existir unanimidad de los señores Senadores.

SEÑOR GARAT. - Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR GARAT. - Señor Presidente: quisiera extender la moción porque, cuando entramos en el debate de la declaración de la Comisión de Asuntos Internacionales, solicité una interrupción al señor Senador Segovia para efectuar una aclaración, pues a fin de cuentas había hecho el planteo inicial del tema y, aparentemente, me faltó hacer la propuesta correspondiente.

Repitiendo lo que expresara al principio, quiero decir que la propuesta de discusión del tema era, efectivamente, para que el Parlamento entrara a considerarlo en forma especial. Si resolvemos de oficio -como dice el señor Presidente- que pase a la Comisión de Transporte y Obras Públicas, ello no significaría una intervención especial del Senado, salvo que le formuláramos alguna recomendación, que es lo que personalmente deseo plantear y que se tradujo un poco en el final de la propuesta del señor Senador Segovia, así como en las intervenciones de los señores Senadores Millor y Batlle, con las que coincido totalmente en el primer caso, y casi totalmente en el segundo.

Creo que es correcto -y a ello apunta la propuesta- que una vez discutido y analizado el tema, el Senado sugiera a la Comisión de Transporte y Obras Públicas que se dedique a brindar un informe exhaustivo a este Cuerpo en un plazo determinado, teniendo en cuenta la oportunidad, conveniencia y legalidad de las medidas, así como la influencia que tiene en el sistema general de transporte la nueva carga que se establece sobre las empresas para cumplir determinado objetivo.

Digo que tenemos que encargar una especificidad porque, de lo contrario, se termina en algo que no tiene razón de ser y que sólo refleja que el tema ha sido discutido. Pienso -y reitero por qué hago este planteo- que el Parlamento da una buena respuesta a la inquietud existente, si en el día de hoy culmina el debate sabiendo que la Comisión de Transporte y Obras Públicas debe brindar un informe al Senado, teniendo en cuenta varios puntos. No digo que resuelva el problema a favor o en contra, pero el Senado formará su opinión a partir de la información que recoja dicha Comisión, que trabajará sobre los temas en discusión, es decir: la oportunidad, la conveniencia y la legalidad de la aplicación del sistema.

Creo que queda perfectamente claro que esto incide en forma muy importante sobre la situación económica, por el fuerte impacto impositivo que recibe el sistema de transporte.

Formulo concretamente la moción en el sentido que acabo de expresar.

SEÑORA ARISMENDI. - Aclaro que no me voy a referir al tema, aunque estaba anotada para hacer uso de la palabra antes de que se modificara el orden del día.

Simplemente quiero dejar sentado que la moción presentada por el señor Senador Segovia refleja la posición de nuestra Bancada y, a efectos de plantearla, tuvimos en cuenta que

la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado está trabajando en el tema y que a raíz de este y otros asuntos de gran trascendencia en la vida del país -de tanta o más que éste en algunos casos- hemos convocado al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y a su equipo de asesores para la próxima sesión. Si la propuesta del señor Senador Garat está de hecho orientando el pronunciamiento de la Comisión, personalmente no la acompañaría; sí respaldaría la del señor Senador Segovia -formulada en nombre del Frente Amplio, repito- en tanto traslada todo el debate que se ha sostenido hoy en Sala, así como las distintas posturas y preocupaciones que el Senado ha expresado, a fin de que, en consulta e intercambio de opiniones con todas las partes involucradas, la Comisión brindara un informe que, por cierto, deberá contener todos los elementos señalados por el señor Senador Garat. Sin embargo, siento que las determinaciones propuestas por el señor Senador Garat están marcando, en cierta forma, las conclusiones a que debemos llegar en la Comisión. Pienso que con la presencia de tres de los lemas que tienen representación en el Senado, y tomando como base este debate, todos tendremos oportunidad de escuchar y de opinar, para llegar a las mejores conclusiones.

Quizás, si acotáramos la moción y solicitáramos el pase a Comisión del contenido de la discusión de la tarde de hoy -que ha sido muy rica- más el conjunto de las opiniones y el resultado de la consulta que ya hemos planteado al Ministerio y a las partes involucradas, estaríamos posibilitando que aquélla, mandatada por el Senado para elaborar un informe, contemplara la necesidad señalada hoy. Pero reitero que no debemos marcar de antemano -por lo menos es lo que percibió quien habla en función de las palabras del señor Senador Garat- a qué conclusiones hay que llegar.

SEÑOR BATLLE. - Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR BATLLE. - Simplemente queremos señalar que estamos en condiciones de acompañar la moción del señor Senador Segovia, por las mismas razones expresadas por la señora Senadora Arismendi; de lo contrario, estaríamos indicando a la Comisión qué es lo que nos tiene que contestar, sobre la base de los argumentos de uno de los señores Senadores que intervinieron. Desde mi punto de vista, por ejemplo, U$S 120 anuales equivalen a U$S 10 mensuales, lo que constituye un costo mucho menor que lo que representa el aumento de la patente que pagan los camiones en todo el país. Por lo tanto, a mi juicio sería preferible pedir a la Comisión que opinara sobre este tema, porque cuantitativamente tiene mucha más incidencia que el otro.

No creo que el Senado pueda decir a la Comisión lo que tiene que opinar. Que ésta recoja todos los elementos planteados por los señores Senadores Garat, Millor, Segovia, y por quien habla, además de otros, y luego nos informe en función de lo que ella decida que es conveniente establecer.

Por lo expuesto, nosotros vamos a acompañar la moción del señor Senador Segovia.

SEÑOR PRESIDENTE. - Como los señores Legisladores habrán apreciado, la Mesa ha agregado los antecedentes de la Comisión, que indicaban que ésta ya estaba trabajando en el tema. La moción de vuelta a Comisión del tema es previa y, en este caso, requeriría una determinación precisa del Senado.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la moción del señor Senador Segovia en el sentido de que pase a Comisión el tema planteado por el señor Senador Garat, con las observaciones formuladas posteriormente por varios señores Senadores.

(Se vota:)

-19 en 19. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

22) "DIA DE CARLOS GARDEL". Se declara el 24 de junio de cada año. Proyecto de Ley.

SEÑOR PRESIDENTE. - Se pasa a considerar el asunto cuya urgencia fue votada: "Proyecto de Ley por el que se declara el 24 de junio de cada año `Día de Carlos Gardel`. (Carp. N° 216/95 - Rep. N° 200/96)".

(Antecedentes:)

"Carp. N° 216/95
Rep. N° 200/96

CAMARA DE REPRESENTANTES

La Cámara de Representantes, en sesión de hoy, ha sancionado el siguiente

PROYECTO DE LEY

Artículo 1°. - Declárase el 24 de junio de cada año 'Día de Carlos Gardel'.

Art. 2°. - Los actos centrales de carácter conmemorativo se realizarán en la ciudad de Tacuarembó.

Sala de Sesiones de la Cámara de Representantes, en Montevideo, a 11 de julio de 1995.

Guillermo Stirling
Presidente

Martín García Nin
Secretario

CAMARA DE SENADORES
Comisión de
Constitución y Legislación

INFORME

Al Senado:

Vuestra Comisión de Constitución y Legislación ha resuelto, por unanimidad, aprobar el adjunto Proyecto de Ley, con iniciativa en la Cámara de Representantes, por el cual se declara el 24 de junio de cada año 'Día de Carlos Gardel'.

Le hace bien al Parlamento y sobre todo al sistema institucional, que es base de la nacionalidad, reverenciar por esta vía la memoria de un artista popular de características excepcionales, porque es excepcional también que, más allá de las virtudes artísticas que lo destacaron nítidamente en su tiempo, hoy -a más de sesenta años de su muerte- siga fresco con su arte y su recuerdo en el corazón de las multitudes, y no sólo rioplatenses.

El espíritu del Proyecto de Ley que votó la Cámara de Representantes apunta precisamente a eso: a declarar 'Día de Gardel' aquel en el que el inimitable artista popular perdió la vida, pero no como mero mojón recordatorio, sino de evocación activa, acorde a la presencia que Gardel sigue teniendo y acrecentando con el paso de las generaciones.

Acaso pudiera parecer, a pocos, inadecuado que un Cuerpo adusto, como el Senado de la República, así como antes lo hizo la Cámara de Representantes, destine parte de su tiempo a homenajes de esta naturaleza.

Se podría responder a eso que el Parlamento, para justificarse a sí mismo en carácter de caja de resonancia de las cosas del pueblo, se explica y se dignifica toda vez que adopta actitudes como esta.

Más allá de eso, que es genérico, alcanzaría con recoger aquí un comentario de Juan Carlos Onetti, refrescado hace pocos días en el diario El País, en que nuestro ilustre escritor, al despedir al periodista que terminaba de entrevistarlo, le recomienda no omitir en su nota que Carlos Gardel ha sido la más alta expresión artística de que ha sido testigo el Uruguay, en lo suyo, por supuesto. Así también lo sentimos quienes recomendamos al Cuerpo la sanción de este proyecto.

El artículo segundo del proyecto votado en la Cámara de Representantes establece que los actos centrales de carácter conmemorativo se realizarán en la ciudad de Tacuarembó.

Forma esto parte de una vieja polémica: el sitio de nacimiento del gran cantor.

De modo oficial eso no está todavía esclarecido, aunque obviamente el orgullo nacional ganará significativamente el día que tal hecho quede probado en definitiva.

Entretanto, parece bueno que sea Tacuarembó, que ha luchado y lucha por fundamentar su paternidad, el eje de las recordaciones que, de aquí en más, se repetirán cada 24 de junio, al unísono del arte y la gloria siempre frescos de Carlos Gardel, incomparable juglar de nuestras cosas.

Sala de la Comisión, el 23 de abril de 1996.

Luis B. Pozzolo (Miembro Informante), **Luis Brezzo, José Korzeniak, Luis Eduardo Mallo, Ignacio Posadas Montero, Américo Ricaldoni, Walter Santoro, Helios Sarthou.** Senadores".

SEÑOR PRESIDENTE. - Léase el proyecto.

(Se lee)

-En discusión general.

SEÑOR HIERRO LOPEZ. - Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR HIERRO LOPEZ. - Señor Presidente: el miembro informante de este proyecto es el señor Senador Pozzolo, quien se encuentra de licencia, por lo que creo que alcanza con leer el informe para advertir su oportunidad.

Quiero aclarar, además, que la motivación de urgencia es, en realidad, de oportunidad; incorporamos esta iniciativa como una urgencia porque así lo indica el Reglamento.

En concreto, debo decir que para el día 24 de junio se preparan en Tacuarembó importantes conmemoraciones y, para saber si éstas van a realizarse en el marco de esta Ley, es de oportunidad que el Senado vote ahora el proyecto para que en aquella zona tengan noticias previas a los efectos de la organización de los eventos.

En consecuencia, aunque no soy miembro de la Comisión, en nombre del señor Senador Pozzolo me permito -porque así me lo solicitó- pedir a este Cuerpo que apruebe el Proyecto de Ley.

SEÑOR PRESIDENTE. - Si no se hace uso de la palabra, se va a votar en general el proyecto.

(Se vota:)

-17 en 17. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

En discusión particular.

Léase el artículo 1°.

(Se lee:)

"ARTICULO 1°. - Declárase el 24 de junio de cada año `Día de Carlos Gardel'."

-En consideración.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

-17 en 17. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Léase el artículo 2°.

(Se lee:)

"ARTICULO 2°. - Los actos centrales de carácter conmemorativo se realizarán en la ciudad de Tacuarembó."

-En consideración.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

-17 en 17. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Queda aprobado el proyecto, que se comunicará al Poder Ejecutivo.

(No se publica el texto del Proyecto de Ley aprobado, por ser igual al considerado)

23) DON MARIO FARACHIO. Su designación como Vicepresidente del Comité Ejecutivo de la Asociación de Secretarios Generales de los Parlamentos.

SEÑOR SANABRIA. - Pido la palabra para una cuestión de orden.

SEÑOR PRESIDENTE. - Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR SANABRIA. - Señor Presidente: como habíamos anunciado, queremos comunicar al Cuerpo -para compartir la alegría y la satisfacción- que el Secretario de la Asamblea General, señor Mario Farachio, fue designado Vicepresidente del Comité Ejecutivo de la Asociación de Secretarios Generales de Parlamentos, siendo electo por aclamación de presentes y por la unanimidad de los 80 países que estaban representados en ese momento.

La Asociación de Secretarios Generales de Parlamentos está constituida como órgano consultivo de la Unión Interparlamentaria -reuniéndose paralelamente con ésta dos veces por año- y está constituida por 230 miembros, que representan a 140 asambleas de 109 países de todo el mundo.

Los cometidos de la Asociación de Secretarios Generales de Parlamentos son el estudio de las leyes, procedimientos, prácticas y métodos de trabajo de los diferentes Parlamentos, así como también proponer medidas para mejorar dichos métodos y asegurar la cooperación entre los servicios de los Parlamentos. Participando en todos estos temas -como consta en la documentación oficial remitida por la Unión Interparlamentaria, referente a la Asociación de Secretarios Generales de Parlamentos- el señor Mario Farachio presentó, además, dos trabajos que en su oportunidad fueron elogiados por la Unión Interparlamentaria y por la propia Asociación de Secretarios Generales de Parlamentos. Uno de ellos se refería a las "Fuentes de Información del Parlamento" y fue realizado en base a un relevamiento a nivel mundial, siendo contestado por los cinco continentes; el otro, se relaciona con la "La Imagen del Parlamento".

Es de destacar que el señor Mario Farachio concurre a las reuniones de la Asociación de Secretarios Generales de Parlamentos desde el año 1985, primero en calidad de asistente, hasta que en setiembre de 1993 es electo Miembro del Comité Ejecutivo de dicha Asociación; recientemente, en la reunión realizada en Estambul, Turquía, entre los días 15 y 20 de abril del año en curso, es electo Vicepresidente, siendo el único representante de América en el mencionado Comité.

Creo que es motivo de orgullo y de satisfacción para el Senado de la República, que el Secretario de la Asamblea General haya sido designado Vicepresidente de dicho Comité.

SEÑOR PRESIDENTE. - La Presidencia también quiere señalar su complacencia y comparte las palabras expresadas por el señor Senador Sanabria.

Al mismo tiempo, desea manifestar que la delegación uruguaya ha tenido una muy fecunda labor, además de efectuar una excelente tarea en la 95a. Reunión de la Unión Interparlamentaria, realizada recientemente en Estambul.

Había pensado que en el momento en que estuviera en el Uruguay toda la delegación que participó en dicha Reunión, sería oportuno efectuar una conferencia de prensa, a efectos de señalar lo que había sido en algunos aspectos un éxito muy importante de nuestro país, en la medida en que la ponencia que presentamos sobre el terrorismo fue una de las

consideradas, en forma mayoritaria, como punto suplementario en el Plenario de la Unión Interparlamentaria y luego logró una aprobación unánime, con un texto que, aunque fue producto de diversas negociaciones, en líneas generales partía de la redacción propuesta por Uruguay y Egipto.

La Mesa también quiere señalar que el señor Representante Trobo fue electo Presidente de la Comisión de Educación y cree, en general, que toda la delegación ha actuado con un profundo espíritu fraterno, con mucho éxito y ha representado dignamente a nuestro país.

24) SE LEVANTA LA SESION

SEÑOR PRESIDENTE. - No habiendo más asuntos a considerar, se levanta la sesión.

(Así se hace a la hora 20 y 37 minutos, presidiendo el Doctor **Hugo Batalla** y estando presentes los señores Senadores **Bergstein, Brezzo, Chiesa, Dalmás, Fernández Faingold, Gandini, Heber, Hierro López, Sanabria** y Segovia).

DR. HUGO BATALLA
Presidente

Lic. Jorge Moreira Parsons
Secretario

Don Gabriel Rodríguez Garcés
Prosecretario

Sr. Carlos E. Moreira
Director del Cuerpo de Taquígrafos

Corrección y Control de la Impresión
División Publicaciones del Senado

Dep. Legal Nº 205147/96